AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

Tel : 33 865 60 00 - Fax : 33 820.04.03

Email : anacim@anacim.sn

CERTICATION DES EXPLOITANTS AERIENS

RÈGLEMENTS AERONAUTIQUES DU SENEGAL

N°06

ENREGISTREMENT DES REVISIONS

N° de	Date	Date	Emargeme	Remarques

LISTE DES AMENDEMENTS

Chapitre	N°Amdt	Date	Motif

LISTE DES REFERENCES

- Annexe 6, Partie 1, neuviéme édition, Juillet 2010
- Annexe 6, Partie 2, septiéme édition, Juillet 2008
- Annexe 6, Partie 3, septiéme édition, Juillet 2010
- Annexe 8, onziéme édition, Juillet 2010

TABLE DES MATIERES

6.1. GÉNÉRALITÉS 6
6.1.1. DOMAINE D'APPLICATION 6
6.1.2. DÉFINITIONS 6
6.1.3. ABRÉVIATIONS 27
6.2. AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN 29
6.2.1. GÉNÉRALITÉS 29
6.2.2. CONDITIONS D'OBTENTION DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN 29
6.2.3. OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR AÉRIEN 30
6.2.4. DIRIGEANTS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN 33
6.2.5. POLICE D'ASSURANCE 33
6.2.6. DÉLIVRANCE ET MAINTIEN DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN 33
6.2.7. PROCÉDURES DE DÉLIVRANCE DES AGRÉMENTS 34
6.2.8. VALIDITÉ DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN 34
6.2.9. RETRAIT DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN 35
6.2.10. RESPECT DE LA LÉGISLATION NATIONALE 35
6.2.11. DISPOSITIONS TRANSITOIRES 35
6.2.12. CONFIDENTIALITÉ DES DONNÉES 36
6.2.13. ÉVALUATION DE LA CAPACITÉ FINANCIÈRE 36
6.3. PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE 39
6.3.1. GÉNÉRALITÉS 39
6.3.2. EXIGENCES EN MATIÈRE DE DÉLIVRANCE OU DE MODIFICATION DU PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE 40
6.3.3. DEMANDE DE DÉLIVRANCE, DE MODIFICATION ET DE RENOUVELLEMENT DU PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE 44
6.3.4. AERONEF 52
6.4. CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION 58
6.4.1. GENERALITES 58
6.4.2. PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS 61
6.4.3. ENTRETIEN DES AVIONS 113
6.4.4. SURETE 121
6.4.5. SECURITE DU TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES 125
6.4.6. ASSISTANCES AU SOL 125

6.1. GÉNÉRALITÉS

6.1.1. DOMAINE D'APPLICATION

(a) Le présent règlement détermine les critères de délivrance et de maintien en validité, par le Sénégal, de l'agrément et du permis d'exploitation aérienne aux transporteurs aériens établis au Sénégal.

(b) En dehors des entreprises étrangères de transport aérien opérant dans le cadre d'accords aériens ou en vertu d'une autorisation particulière, nul ne peut exercer l'activité de transport aérien au Sénégal s'il n'est détenteur d'un agrément et d'un permis d'exploitation aérienne délivrés respectivement par Le Ministre chargé de l'aviation civile et par l'Autorité du Sénégal dans les conditions fixées par le présent règlement.

(c) Le transport aérien de passagers, de fret et/ou de courrier, effectué par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés, ainsi que les vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aéroports et le travail aérien ne relèvent pas du présent règlement.

6.1.2. DÉFINITIONS

Pour l'application du présent règlement et de ses annexes qui en font partie intégrante, les termes et expressions ci-après ont les significations suivantes:

(1) **Aérodrome.** Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

(2) **Aérodrome de dégagement.** Aérodrome vers lequel un aéronef peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'aérodrome d'atterrissage prévu où

les services et installations nécessaires sont disponibles, où les exigences de l'aéronef en matière de performances peuvent être respectées et qui sera opérationnel à l'heure d'utilisation prévue. On distingue les aérodromes de dégagement suivants:

(i) *Aérodrome de dégagement au décollage*. Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'aérodrome de départ.

(ii) *Aérodrome de dégagement en route*. Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir et dont un déroutement devient nécessaire pendant la phase en route.

(i) *Aérodrome de dégagement à destination*. Aérodrome de dégagement où un aéronef peut atterrir s'il devient impossible ou inopportun d'utiliser l'aérodrome d'atterrissage prévu.

Note.- L'aérodrome de départ d'un vol peut aussi être son aérodrome de dégagement en route ou à destination.

(3) **Aérodrome isolé.** Aérodrome de destination pour lequel il n'y a pas d'aérodrome de dégagement à destination approprié pour le type d'avion utilisé.

(4) **Aéronef.** Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

(5) **Agent technique d'exploitation.** Personne titulaire d'une licence dûment qualifiée conformément au RAS1, désignée par l'exploitant pour effectuer le contrôle et la supervision des vols, qui appuie et aide le pilote commandant de bord à assurer la sécurité du vol et lui fournit les renseignements nécessaires à cette fin.

(6) **Agrément de transporteur aérien.** Autorisation administrative accordée à une entreprise de transport aérien par le Ministre chargé de l'aviation civile pour effectuer, à titre onéreux le transport aérien de passagers, de fret et/ou de courrier.

(7) **Altitude de décision** (DA) ou **hauteur de décision (DH).** Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours de l'approche de précision ou d'une approche avec guidage vertical, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

Note 1.- L'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de décision (Dl-I) est rapportée à l'altitude du seuil.

Note 2.- On entend par «référence visuelle nécessaire» la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui doit demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans les opérations de catégorie III avec une hauteur de décision, la référence visuelle nécessaire est celle qui est spécifiée pour la procédure et l'opération particulières.

Note 3.- Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/ hauteur de décision» et abrégées «DA/H».

(8) **Altitude de franchissement d'obstacles (OCA) ou hauteur de franchissement d'obstacles (OCH).** Altitude la plus basse ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

Note 1.- L'altitude de franchissement d'obstacles est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de franchissement d'obstacles est rapportée à l'altitude du seuil ou, en cas d'approches classiques, à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur de franchissement d'obstacles pour une approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

Note 2.- Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/ hauteur de franchissement d'obstacles» et abrégées «OCA/H».

(9) **Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH).** Altitude ou hauteur spécifiée, dans une approche classique ou indirecte, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.

Note 1.- L'altitude minimale de descente (MDA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur minimale de descente (MDH) est rapportée à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur minimale de descente pour l'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

Note 2.- On entend par «référence visuelle nécessaire» la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui doit demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans le cas d'une approche indirecte, la référence visuelle nécessaire est l'environnement de la piste.

Note 3.- Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/ hauteur minimale de descente» et abrégées «MDA/H».

(10) **Altitude pression.** Pression atmosphérique exprimée sous forme de l'altitude correspondante en atmosphère type.

(11) **Analyse des données de vol.** Processus consistant à analyser les données de vol enregistrées afin d'améliorer la sécurité des vols.

(12) **Atterrissage forcé en sécurité.** Atterrissage ou amerrissage inévitable dont on peut raisonnablement compter qu'il ne fera pas de blessés dans l'aéronef ni à la surface.

(13) **Autorité.** Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie du Sénégal (ANACIM).

(14) **Avion.** Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

(15) **Avion léger.** Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est inférieur ou égale à 5 700 **kg.**

(16) **Avion lourd.** Avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg.

(17) **Permis d'exploitation aérienne (PEA).** document délivré à une entreprise par l'autorité aéronautique attestant que l'entreprise concernée possède les capacités professionnelles et organisationnelles pour assurer l'exploitation d'aéronefs en toute sécurité en vue des activités de transport aérien qui y sont mentionnées.

(18) **Carburant critique EDTO**. Quantité de carburant nécessaire pour le vol jusqu'à un aérodrome de dégagement en route compte tenu de la

possibilité d'une panne du système le plus contraignant au point le plus critique de la route.

Note.— Le Supplément D contient des orientations sur des scénarios carburant critique EDTO.

(19) **Commission :** Commission de l'UEMOA prévue à l'article 26 du Traité de l'UEMOA.

(20) **Comptes de gestion :** description détaillée des recettes et des dépenses pour la période concernée, comprenant notamment une ventilation entre les activités aériennes et non aériennes ainsi qu'entre les éléments financiers et non financiers.

(21) **Conseil des Ministres de l'UEMOA :** Conseil des Ministres prévu à l'article 20 du Traité de l'UEMOA.

(22) **Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC).** Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond**, inférieures aux minimums spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.

(23) **Conditions météorologiques de vol à vue (VMC).** Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond**, égales ou supérieures aux minimums spécifiés.

(24) **Contrôle Opérationnel d'exploitation :** Exercice de l'exploitant sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol.

(25) **Dirigeant Responsable :** La personne acceptable pour l'Autorité qui a le pouvoir dans l'entreprise pour s'assurer que toutes les

opérations et toutes les activités de maintenance peuvent être financées et mises en oeuvre au niveau exigé par l'Autorité et selon toutes exigences additionnelles définies par l'exploitant.

(26) **Distance utilisable à l'atterrisage (LDA).** Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un avion à l'atterrissage.

(27) **Distance utilisable pour l'accélération-arrêt (ASDA)**. Distance de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement d'arrêt, s'il y en a un.

(28) **Émetteur de localisation d'urgence (ELT).** Terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et qui, selon l'application dont il s'agit, peut être mis en marche automatiquement par l'impact ou être mis en marche manuellement. Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants :

(ii) ELT automatique fixe (ELT[AF]). ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef.

(iii) ELT automatique portatif (ELT [AP]). ELT à mise en marche automatique qui est attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut être aisément enlevé de l'aéronef.

(iv) ELT automatique largable (ELT [AD]). ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.

(v) ELT de survie (ELT[S]). ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.

(29) **En état de navigabilité**. État d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce qui est conforme à son dossier technique approuvé et qui est en état d'être utilisé en toute sécurité.

(30) **Enregistreur de bord.** Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.

(31) **Entraîneur synthétique de vol.** L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol:

(vi) Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.

(vii) Entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.

(viii) **Entraîneur primaire de vol aux instruments**, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.

(32) **Entreprise.** personne physique ou morale, ayant ou n'ayant pas de but lucratif.

(33) **Erreur de système altimétrique (ASE).** Différence entre l'altitude indiquée sur l'affichage de l'altimétre, en supposant que le calage altimétrique soit correct, et l'altitude-pression correspondant à la pression ambiante non perturbée.

(34) **Erreur verticale totale (TVE).** Différence géométrique, mesurée suivant l'axe vertical, entre l'altitude-pression réelle à laquelle se trouve un aéronef et l'alttitude-pression qui lui est assignée (niveau de vol)

(35) **État membre de l'UEMOA.** État partie prenante au Traité de l'UEMOA tel que prévu par le préambule de celui-ci.

(36) **État de l'exploitant.** État qui le délivré le PEA. (définition annexe).

(37) **État d'immatriculation.** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

(38) **Exploitant ou exploitant de services aériens.** personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs. Dans le cadre du Programme National de Sécurité et des Systèmes de Management de la Sécurité , le terme utilisé est fournisseur de services.

(39) **Fatigue.** Etat physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil, à une période d'éveil prolongée, à une phase du rythme circadien ou la charge de travail mental et/ou physique, qui peut réduire la vigilance d'un membre d'équipage et sa capacité à faire fonctionner un aéronef en toute sécurité ou à s'acquitter de fonctions liées à la sécurité.

(40) **Fiche de maintenance.** Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance, soit suivant un système équivalent.

(41) **Liste d'écarts de configuration (LEC/CDL).** Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'Etat de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.

(42) **Liste minimale d'équipements (LME/MEL).** Liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la LMER de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.

(43) **Liste minimale d'équipements de référence (LMER/MMEL).** Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'Etat de conception, qui énumère les éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions, restrictions ou procédures d'exploitation spéciales.

(44) **Location avec équipage.** Un aéronef loué avec équipage.

(45) **Location coque nue.** Un aéronef loué sans équipage.

(46) **Maintenance.** Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une

combinaison des tâches suivantes: révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

(47) **Maintien de la navigabilité.** Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.

(48) **Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.** Document qui énonce les procédures de l'exploitant qui sont nécessaires pour faire en sorte que toute maintenance programmée ou non programmée sur les aéronefs de l'exploitant soit exécutée à temps et de façon contrôlée et satisfaisante.

(49) **Manuel des procédures de l'organisme de maintenance.** Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le domaine de travail, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme.

(50) **Manuel de vol.** Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.

(51) **Manuel d'exploitation.** Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.

(52) **Manuel d'utilisation de l'aéronef.** Manuel, acceptable pour l'Etat de l'exploitant, qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef

en situations normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances et sur les systèmes de bord ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation de l'aéronef.

Note.- Le manuel d'utilisation de l'aéronef fait partie du manuel d'exploitation.

(53) **Marchandises dangereuses.** Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

Note : *La classification des marchandises dangereuses est indiquée dans le RAS19.*

(54) **Masse maximale.** Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

(55) **Membre de l'équipage de cabine.** Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exerce pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.

(56) **Membre d'équipage.** Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

(57) **Membre d'équipage de conduite.** Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

(58) **Minimums opérationnels d'aérodrome.** Limites d'utilisation d'un aérodrome:

(i) pour le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de

piste et/ou de la visibilité et, au besoin, en fonction de la base des nuages;

(ii) pour l'atterrissage avec approche de précision, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) comme étant appropriées à la catégorie d'exploitation;

(iii) pour l'atterrissage avec approche utilisant un guidage vertical, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H);

(iv) pour l'atterrissage avec approche classique, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/hauteur minimale de descente (MDAJH) et, au besoin, en fonction de la base des nuages.

(59) **Navigation fondée sur les performances (PBN)**. Navigation de surface fondée sur les exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

(60) **Navigation de surface (RNAV)**. Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigatio basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

(61) **Niveau de croisière.** Niveau auquel un aéronef se maintient pendant une partie appréciable d'un vol.

(62) **Niveau de sécurité visé (TLS).** Terme générique représentant le niveau de risque jugé acceptable dans certaines conditions.

(63) **Nuit.** Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

Note.- Le crépuscule civil finit lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon. L'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon.

(64) **Opérations d'approche et d'atterrissage utilisant des procédures d'approche aux instruments.** Les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments sont classées comme suit:

(ix) Approche et atterrissage classiques. Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral mais n'utilisent pas de guidage vertical.

(x) Approche et atterrissage avec guidage vertical. Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral et vertical mais qui ne satisfont pas les critères établis pour les opérations d'approche et d'atterrissage de précision.

(xi) Approche et atterrissage de précision. Approche et atterrissage aux instruments utilisant un guidage de précision latéral et vertical, les minimums étant déterminés par la catégorie d'opération.

Note.- Par «guidage latéral et vertical», on entend un guidage assuré:

(A) soit par une aide de navigation au sol;

(B) soit par des données de navigation générées par un ordinateur.

. Catégories d'opérations d'approche et d'atterrissage de précision

- Catégorie I (CAT 1). Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :

  1. avec une hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft) ; et

  2. avec une visibilité au moins égale à 800 m ou une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m.

- Catégorie II (CAT II). Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :

  1. avec une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m (100 ft) ; et

  2. avec une portée visuelle de piste au moins égale à 300 m.

- Catégorie IIIA (CAT IIIA). Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés:

  a) avec une hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision;

  b) avec une portée visuelle de piste au moins égale à 175 m.

- Catégorie IIIB (CAT IIIB). Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés:

  a) avec une hauteur de décision inférieure à 15 m (50 ft) ou sans hauteur de décision; et

  b) avec une portée visuelle de piste inférieure à 175 m mais au moins égale à 50 m.

- Catégorie IIIC (CAT IIIC). Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés sans hauteur de décision et sans limites de portée visuelle de piste.

  Note.- Lorsque la hauteur de décision (DH) et la portée visuelle de piste (RVR) ne correspondent pas à la même catégorie, l'opération d'approche et d'atterrissage est exécutée dans les conditions de la catégorie la plus exigeante (exemples: si la hauteur de décision relève de la catégorie IIIA et la portée visuelle de piste, de la catégorie 11IB, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie IIIB; si la hauteur de décision relève de la catégorie II et la portée visuelle de piste, de la catégorie 1, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie II).

(65) **Performances de communication requises (RCP)**. Ennoncé des performances auxquelles doivent satisfaire les communications

opérationnelles effectuées pour executer des fontions ATM déterminées.

(66) **Performances humaines.** Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

(67) **Période de repos.** Période de temps définie et ininterrompue qui précéde et/ou suit le service, pendant laquelle un membre d'équipage de conduite ou de cabine est dégagé de tout service**.**

(68) **Période de service**. Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant de se presenter pour le service ou de prendre son service et qui se termine au moment où il est dégagé de tout service.

(69) **Période de service de vol.** Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu de se presenter pour le service, qui comprend un vol ou une série de vols et qui se termine au moment où l'avion s'immobilise et après l'arrêt des moteurs à la fin du dernier vol sur lequel il assure des fonctions de membre d'équipage.

(70) **Permis d'exploitation aérienne (PEA).** Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

(71) **Pilote commandant de bord.** Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

(72) **Pilote de relève en croisière.** Membre d'équipage de conduite chargé de remplir des fonctions de pilote pendant la phase de croisière du vol afin de permettre au pilote commandant de bord ou à un copilote de prendre un repos prévu.

(73) **Plan de vol.** Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.

(74) **Plan de vol exploitation.** Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'avion et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux aérodromes intéressés.

(75) **Plan d'entreprise.** description détaillée des activités commerciales prévues par l'entreprise durant la période concernée, notamment pour ce qui est de l'évolution du marché et des investissements qu'elle compte effectuer, ainsi que des incidences financières et économiques de ses activités.

(76) **Point de non-retour.** Dernier point géographique possible à partir duquel, pour un vol donné, l'avion peut se rendre à l'aérodrome de destination ou à un aérodrome de dégagement en route disponible.

(77) **Portée visuelle de piste (RVR).** Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

(78) **Principes des facteurs humains.** Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

(79) **Programme de maintenance.** Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont

nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.

(80) **Programme national de sécurité.** Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.

(81) **Réparation.** Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, pour faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi pour la délivrance du certificat de type.

(82) **Seuil de temps.** Distance jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, exprimée en temps et fixée par l'État de l'exploitant, au-delà de laquelle il est obligatoire d'obtenir une approbation EDTO de l'État de l'exploitant.

(83) **Service.** Toute tâche qu'un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu par l'exploitant d'accomplir, y compris, par exemple, le service de vol, les tâches administratives, la formation, la mise en place et la réserve si elle est susceptible de causer de la fatigue**.**

(84) **Services d'assistance en escale.** Services aéroportuaires nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef, qui ne font pas partie des services de la circulation aérienne.

(85) **Simulateur d'entraînement au vol.** l'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

(xii) *Simulateur de vol,* donnant une représentation exactedu poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres sysèmes de bord, l'environnement normal des membres

d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.

(xiii) *Entraîneur de procédures de vol*, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, electriques, electroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie.

(xiv) *Entraîneur primaire de vol aux instruments*, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.

(86) **Spécifications d'exploitation (ou Spécifications Opérationnelles).** Autorisations, conditions et restrictions applicables au permis d'exploitation aérienne et dépendant des conditions figurant dans le manuel d'exploitation.

(87) **Spécifications de navigation.** Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation.

(xv) *Spécification RNAV (navigation de surface).* Spécification de navigation fondée sur la navigation de surfacequi ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1).

(xvi) *Spécification RNP (qualité de navigation requise)*. Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit

une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).

(88) **Substances psychoactives.** Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.

(89) **Système de gestion de la sécurité ou SMS.** Approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

(90) **Système de documents sur la sécurité des vols.** Ensemble de documents interdépendants établi par l'exploitant, dans lesquels est consignée et organisée l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol, comprenant au minimum le manuel d'exploitation et le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.

(91) **Système de gestion des risques de fatigue (FRMS).** Moyen dirigé par des données qui permet de surveiller et de gérer en continu les risques de sécurité liés à la fatigue, basé sur des principes et des connaissances scientifiques ainsi que sur l'expérience opérationnelle, qui vise à faire en sorte que le personnel concerné s'acquitte de ses fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant.

(92) **Système significatif pour l'exploitation EDTO.** Système de bord dont une panne ou une dégradation du fonctionnement pourrait nuire en particulier à la sécurité d'un vol EDTO, ou dont le fonctionnement continu est particulièrement important pour la sécurité du vol et de l'atterrissage en cas de déroutement EDTO.

(93) **Temps de vol - avions.** Total du temps décompté depuis le moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol.

Note.- Ce temps, parfois appelé «temps bloc» ou «temps cale à cale», est compté à partir du moment où l'avion commence à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'arrête en dernier lieu à la fin du vol.

(94) **Temps de déroutement maximal.** Distance maximale admissible, exprimée en temps, entre un point sur une route et un aérodrome de dégagement en route.

(95) **Transporteur aérien.** Entreprise de transport aérien possédant un agrément en cours de validité.

(96) **Travail aérien.** Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.

(97) **Type de RCP.** Etiquette (par exemple, RCP 240) représentant les valeurs attribuées aux paramètres RCP pour le temps de transaction, la continuité, la disponibilité et l'intégrité des communications.

(98) **Vol à temps de déroutement prolongé (EDTO).** Tout vol d'avion à deux turbomachines ou plus sur une route à partir de laquelle le temps de déroutement jusqu'à un aérodrome de dégagement en route excède le seuil de temps fixé par l'État de l'exploitant.

(99) **Vol d'aviation générale.** Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

(100) **Vol de transport commercial** Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

6.1.3. ABRÉVIATIONS

(a) **ANACIM.** Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie du Sénégal

(b) **CDB.** Commandant De Bord

(c) **LEC/CDL.** Liste d'Ecarts de Configuration

(d) **LME/MEL.** Liste Minimale d'Equipements

(e) **MPM.** Manuel de Procédures de Maintenance

(f) **MCM.** Manuel de Contrôle de Maintenance

(g) **OACI.** Organisation de l'Aviation Civile Internationale

(h) **OMA.** Organisme de Maintenance Agréé

(i) **ONU.** Organisation des Nations Unies

(j) **PEA.** Permis d'exploitation aérien ou **AOC**

(k) **UEMOA.** Union Economique et Monétaire Ouest Afircaine

(l) **MMS :** Manuel de management de la Sécurité

Reservé

6.2. AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

6.2.1. GÉNÉRALITÉS

(a) Sans préjudice du paragraphe 6.2.1.3 (e) ci-dessous, Il ne sera ni délivré ni maintenu en validité un agrément de transporteur aérien, dès lors que les conditions fixées dans le présent règlement ne sont pas respectées.

(b) Toute entreprise qui satisfait aux conditions fixées dans le présent règlement a droit à un agrément de transporteur aérien.

6.2.2. CONDITIONS D'OBTENTION DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) Le Ministre chargé de l'aviation civile ne délivre d'agrément à une entreprise, que si cumulativement:

(1) son principal établissement et, le cas échéant, son siège, sont situés au Sénégal ;

(2) son activité principale est le transport aérien, exclusivement ou en combinaison avec toute autre activité commerciale comportant l'exploitation d'aéronefs ou la réparation et l'entretien d'aéronefs ;

(3) soit son capital est détenu majoritairement par l'Etat du Sénégal, un ou des Etats membres de l'UEMOA, un ou des ressortissants du Sénégal et/ou d'un Etat membre de l'UEMOA et qu'elle est contrôlée effectivement par cet Etat membre et/ou ses ressortissants; soit les services qu'elle exploite ont majoritairement comme points de départ et d'arrivée un ou des aéroports du Sénégal ou d'un État membre et son personnel technique, opérationnel et de gestion est composé majoritairement des ressortissants du Sénégal ou des Etats membres de l'UEMOA.

(b) L'entreprise doit pouvoir prouver, à tout moment, au Ministre chargé de l'aviation civile, qu'il satisfait aux conditions fixées dans le présent chapitre.

6.2.3. OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) Toute entreprise demandant un agrément de transport aérien pour la première fois, doit pouvoir démontrer, de manière suffisamment convaincante, au Ministre chargé de l'aviation civile, qu'elle sera, à la fois, à même:

(1) de faire face, à tout moment, pendant une période de vingt-quatre mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes ;

(2) d'assumer pendant une période de trois mois à compter du début de l'exploitation, les frais fixes et les dépenses d'exploitation découlant de ses activités conformément au plan d'entreprise et évalués sur la base d'hypothèses réalistes, sans avoir recours aux recettes tirées de ses activités.

(b) Aux fins du paragraphe (a) ci-dessus, toute demande d'agrément de transport aérien est accompagnée d'un plan d'entreprise portant sur, au moins, les deux premières années d'exploitation. Le plan d'entreprise doit aussi indiquer le détail des liens financiers du demandeur avec d'autres activités commerciales auxquelles il se livrerait soit directement, soit par l'intermédiaire d'entreprises apparentées. Le demandeur fournit également toutes informations utiles, en particulier les données visées au paragraphe 6.2.1.13 (a) du présent règlement.

(c) Toute entreprise doit notifier, préalablement, au Ministre chargé de l'aviation civile, ses projets concernant l'exploitation d'un nouveau service régulier ou d'un service non régulier vers un continent ou une région du monde qui n'était pas desservi auparavant, les changements devant

intervenir dans le type ou le nombre d'avions exploités ou une modification substantielle du volume de ses activités. La soumission, trois mois avant la période à laquelle il se réfère, d'un plan d'entreprise couvrant une période de douze mois constitue une notification suffisante au titre du présent paragraphe en ce qui concerne les modifications des activités et/ou éléments actuels qui figurent dans le plan d'entreprise. Elle notifie aussi préalablement tout projet de fusion ou de rachat et notifie dans les quatorze jours au Ministre chargé de l'aviation civile tout changement dans la détention de toute participation représentant 10 % ou plus de l'ensemble du capital du transporteur aérien ou de la société mère ou de la société qui le contrôle en dernier ressort.

(d) Si le Ministre chargé de l'aviation civile estime que les changements notifiés conformément au paragraphe (c) ci-dessus ont des incidences importantes sur la situation financière du transporteur aérien, il demande qu'un plan d'entreprise révisé lui soit présenté, dans lequel figurent les changements annoncés et qui couvre au moins une période de douze mois à compter de la date de sa mise en œuvre, ainsi que toutes les informations utiles, y compris les données visées au paragraphe 6.2.1.13 (b) du présent règlement, pour pouvoir apprécier si le transporteur aérien est à même de faire face à ses obligations actuelles et potentielles au cours de ladite période. Le Ministre chargé de l'aviation civile prend une décision sur le plan d'entreprise révisé dans un délai de trois mois à compter de sa date de présentation.

(e) Le Ministre chargé de l'aviation civile peut à tout moment, lorsqu'il apparaît clairement qu'une entreprise à laquelle, il a délivré un agrément, rencontre des difficultés financières, procéder à une évaluation de ses résultats financiers et il peut suspendre ou retirer l'agrément s'il n'a plus la certitude que l'entreprise est à même de faire face à ses obligations actuelles ou potentielles pendant une période de douze mois. Le Ministre chargé de l'aviation civile peut aussi délivrer un agrément temporaire

pendant la restructuration financière de l'entreprise, à condition que la sécurité ne soit pas mise en cause.

(f) À chaque exercice financier et sans retard indu, les transporteurs aériens doivent fournir au Ministre chargé de l'aviation civile, les comptes certifiés se rapportant à l'exercice précédent. À tout moment, à la demande du Ministre chargé de l'aviation civile, les transporteurs aériens doivent fournir les informations nécessaires aux fins du paragraphe (e) ci-dessus et, en particulier, les données visées paragraphe 6.2.1.13 (c) du présent règlement.

(g) Les paragraphes (a) à (d) et le paragraphe (f) ci-dessus ne s'appliquent pas aux transporteurs aériens qui exploitent exclusivement des aéronefs d'un poids maximal au décollage de 10 tonnes et/ou d'une capacité inférieure à 20 sièges. Ces transporteurs doivent à tout moment être en mesure d'apporter la preuve que leurs fonds propres s'élèvent au moins à 10 millions CFA ou qu'elles disposent d'une caution bancaire équivalente. Elles doivent, le cas échéant, fournir les informations nécessaires aux fins du paragraphe (e) ci-dessus, à la demande du Ministre chargé de l'aviation civile.

(h) Toutefois, les paragraphes (a) à (d) et le paragraphe (f) de la présente section s'appliquent aux transporteurs aériens auxquels le Ministre chargé de l'aviation civile a délivré un agrément et qui exploitent des services réguliers ou dont le chiffre d'affaires annuel dépasse 300 millions CFA.

(i) Le Ministre chargé de l'aviation civile, peut majorer les montants visés au paragraphe (g) ci-dessus si l'évolution économique fait apparaître la nécessité d'une telle décision.

6.2.4. DIRIGEANTS DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AERIEN

(a) La délivrance d'un agrément de transporteur aérien est subordonnée à la vérification de la moralité des personnes qui dirigeront effectivement les activités de l'entreprise. Est acceptée comme preuve suffisante la production de documents délivrés par les autorités compétentes de l'État d'origine ou de provenance.

(b) Lorsque les documents visés à l'alinéa précédent ne sont pas délivrés par les autorités compétentes du Sénégal, de l'État d'origine ou de provenance, ils sont remplacés par une déclaration sous serment ou, dans les États où un tel serment n'existe pas, par une déclaration sur l'honneur faite par l'intéressé devant une autorité judiciaire ou administrative compétente ou, devant un notaire ou un organisme professionnel qualifié de l'État d'origine ou de provenance, qui délivrera une attestation faisant foi de ce serment ou de cette déclaration solennelle.

(c) Les documents ou attestations visés au paragraphe (a) ci-dessus ne doivent pas dater, lors de leur production, de plus de trois mois.

6.2.5. POLICE D'ASSURANCE

(a) Les transporteurs aériens doivent avoir souscrit des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers à la surface, conformément aux dispositions des conventions internationales.

6.2.6. DÉLIVRANCE ET MAINTIEN DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) L'octroi d'un agrément n'est pas subordonné à la pleine propriété d'aéronef. Cependant, pour le maintient de l'agrément, il est exigé des transporteurs qu'ils aient à leur disposition un ou plusieurs aéronefs en

propriété ou en copropriété ou dans le cadre de tout type de contrat de location dont la durée sera d'au moins six (06) mois.

(b) L'agrément de transport aérien n'est ni cessible ni transférable.

6.2.7. PROCÉDURES DE DÉLIVRANCE DES AGRÉMENTS

(a) Le postulant doit joindre à la demande d'agrément un dossier décrivant les éléments suivants :

(1) la structure de la société avec l'organigramme et les noms des principaux responsables ;

(2) le réseau envisagé ;

(3) la flotte ;

(4) l'organisation de la maintenance pour la navigabilité des aéronefs.

(b) Les délais de traitement des demandes d'agrément sont de trois mois au plus. Toute suite négative est dûment motivée.

(c) Une entreprise dont la demande d'agrément de transporteur aérien a été rejetée peut introduire sans préjudice, des recours prévus par la législation nationale ou saisir la Commission de l'UEMOA.

(d) Les décisions de délivrance ou de retrait des agréments de transporteur aérien sont rendues publiques par le Ministre chargé de l'aviation civile. Elle en informe la Commission de l'UEMOA.

6.2.8. VALIDITÉ DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) L'agrément de transporteur aérien est réexaminé au terme de la première année suivant la délivrance d'un nouvel agrément et tous les trois (3) ans par la suite.

(b) Lorsqu'un transporteur aérien a interrompu ses activités pendant six mois ou n'a pas commencé ses activités six mois après la délivrance d'un agrément, il est soumis à un nouvel examen.

(c) En cas de modification d'un ou de plusieurs éléments affectant la situation juridique de l'entreprise et notamment en cas de fusions ou de prises de contrôle, le Ministre chargé de l'aviation civile réexamine l'agrément accordé.

(d) Les transporteurs aériens visés au paragraphe (c) peuvent poursuivre leurs activités, à moins qu'il soit prouvé que la sécurité des vols est compromise.

6.2.9. RETRAIT DE L'AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

(a) Un transporteur aérien contre lequel une procédure collective est engagée, ne peut être autorisé à conserver son agrément s'il n'existe pas de possibilité concrète de restructuration financière satisfaisante dans un délai raisonnable.

(b) Le Ministre chargé de l'aviation civile peut, de façon motivée, retirer l'agrément en cas de non respect des conditions fixées dans le présent règlement.

6.2.10. RESPECT DE LA LÉGISLATION NATIONALE

(a) Outre les règles fixées par le présent règlement, le transporteur aérien est également tenu de respecter les prescriptions de la réglementation internationale applicable au Sénégal, notamment la Réglementation de l'UEMOA.

6.2.11. DISPOSITIONS TRANSITOIRES

(a) Pour une durée maximale de deux ans, à compter de la date de signature du présent règlement et nonobstant le paragraphe 6.2.1.1 (a) du présent règlement, les agréments en cours de validité au Sénégal sont maintenus,

sous réserve du respect des lois et règlements sur la base desquels ils ont été délivrés.

6.2.12. CONFIDENTIALITÉ DES DONNÉES

(a) Les informations confidentielles communiquées aux autorités compétentes dans le cadre de l'application du présent règlement sont couvertes par le secret professionnel.

6.2.13. ÉVALUATION DE LA CAPACITÉ FINANCIÈRE

(a) Informations à fournir par une entreprise qui demande un agrément de transporteur aérien pour la première fois en ce qui concerne sa capacité financière :

(1) Les documents financiers et comptables internes les plus récents et, s'ils existent, les comptes certifiés de l'exercice financier précédent.

(2) Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour les deux années suivantes.

(3) La base sur laquelle sont établies les dépenses et recettes prévisionnelles pour des postes tels que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, les prévisions de trafic et de recettes.

(4) Le détail des frais de démarrage pour la période allant du dépôt de la demande au commencement de l'exploitation, et des explications sur la manière dont il est envisagé de financer ces frais.

(5) Le détail des sources de financement actuelles et potentielles.

(6) La liste détaillée des actionnaires, avec leur nationalité et le type d'actions détenues, et les statuts. Si le transporteur fait partie d'un

groupe d'entreprises, des informations doivent être fournies sur les relations entre celles-ci.

(7) La marge brute d'autofinancement prévisionnelle et les plans de trésorerie pour les deux premières années d'exploitation.

(8) Le détail du financement des achats et des acquisitions par contrat de location d'avions, y compris, en cas de contrat de location, les modalités et conditions du contrat.

(b) Informations à fournir pour l'évaluation permanente de la capacité financière des titulaires de l'agrément qui envisagent un changement de leurs structures ou de leurs activités ayant des incidences importantes sur leur situation financière:

(1) Les documents financiers et comptables internes les plus récents et les comptes certifiés pour l'exercice financier précédent.

(2) Le détail précis de tous les changements envisagés, par exemple changement de type de service, projet de rachat ou fusion, modification du capital social, changements d'actionnaires, etc.

(3) Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour l'exercice en cours, tenant compte de tous les changements de structures ou d'activités envisagés qui ont des incidences financières importantes.

(4) Les dépenses et recettes exécutées, ainsi que les recettes et dépenses prévisionnelles pour des postes tels que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, les statistiques et prévisions de trafic et de recettes.

(5) La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour l'année suivante, compte tenu de tous les changements de structures et d'activités envisagés ayant des incidences financières importantes.

(6) Le détail du financement des achats et des acquisitions par contrat de location d'avions, y compris, en cas de contrat de location les modalités et conditions du contrat.

(c) Informations à fournir pour l'évaluation permanente de la capacité financière des titulaires de l'agrément:

(1) Les comptes certifiés au plus tard six mois après la fin de la période sur laquelle ils portent et, si nécessaire, les documents financiers et comptables internes les plus récents.

(2) Un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour l'année à venir.

(3) Les dépenses et recettes exécutées, ainsi que les recettes et dépenses prévisionnelles pour des postes tels que carburant, tarifs, salaires, entretien, amortissements, fluctuations des taux de change, redevances aéroportuaires, assurances, les statistiques et prévisions de trafic et de recettes.

(4) La marge brute d'autofinancement et les plans de trésorerie pour l'année à venir.

6.3. PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE (PEA)

6.3.1. GÉNÉRALITÉS

6.2.3.1. Domaine d'application

(a) Ce chapitre s'applique aux entreprises de transport aérien détentrices d'un agrément au titre du chapitre 6.2 du présent règlement.

(b) Les exigences et les procédures en matière de contrôle de la certification des exploitants étrangers, outre celles définies dans les accords aériens signés par le Sénégal et les Etats de ces exploitants, sont définies dans la brochure d'information du transporteur aérien.

6.2.3.2. Conformité à un permis d'exploitation aérienne

(a) La délivrance et la validité d'un permis d'exploitation aérienne sont assujetties à la détention d'un agrément de transporteur aérien en cours de validité spécifiant les activités couvertes.

(b) Un exploitant ne doit assurer des vols de transport commercial que s'il détient un permis d'exploitation aérienne en état de validité délivré par l'Autorité.

(c) Le permis d'exploitation aérienne autorise l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux spécifications d'exploitation.

(d) Un permis d'exploitation aérienne délivré à un exploitant étranger par son Etat, sera reconnu valable par le Sénégal, si les conditions qui ont régit la délivrance du permis sont équivalentes ou supérieures aux normes applicables spécifiées dans le présent règlement.

6.3.2. EXIGENCES EN MATIÈRE DE DÉLIVRANCE OU DE MODIFICATION DU PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE

6.3.2.1 Conditions d'obtention du permis d'exploitation aérienne (PEA)

(a) La délivrance d'un PEA par l'Autorité dépendra de ce que l'exploitant aura démontré qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à la maintenance qui soient compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.

(b) Le postulant à la délivrance d'un PEA doit démontrer qu'il est en mesure de satisfaire aux exigences suivantes :

(1) maintenir une structure organisationnelle convenable ;

(2) maintenir un système de contrôle d'exploitation ;

(3) satisfaire aux exigences relatives au programme de formation ;

(4) satisfaire aux exigences relatives à la maintenance ;

(5) satisfaire aux règles de service aérien commercial applicables à l'exploitation ;

(6) mener l'exploitation dans des conditions de sécurité satisfaisantes ;

(7) disposer de personnel qualifié exerçant les fonctions de commandement (voir section 6.4.2.3 pour les exigences en matière de personnel de commandement) ;

(8) disposer d'un système de gestion de la sécurité ;

(9) disposer d'aéronefs qui sont munis d'équipement approprié à la zone d'exploitation et au type d'exploitation et de membres d'équipage qui sont qualifiés pour la zone et le type d'exploitation ;

(10) disposer d'un système de contrôle d'exploitation conforme à la réglementation en vigueur ;

(11) disposer d'un programme de formation qui satisfait aux exigences de la réglementation sur les licences et les opérations aériennes ;

(12) disposer d'un manuel d'exploitation ;

(13) disposer d'un manuel de sûreté ;

(14) disposer d'un système de contrôle de la maintenance approuvée.

(15) Disposer d'un manuel SMS

6.3.2.2 Contenu du permis d'exploitation aérienne

(a) Le permis d'exploitation aérienne consiste en :

(1) une page de garde signée par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie du Sénégal ;

(2) un document d'une ou plusieurs pages comprenant les dispositions spécifiques d'exploitation contenant les termes, conditions et autorisations applicables à l'exploitant aérien signé par le Dirigeant Responsable et l'Autorité.

(b) Les informations suivantes doivent être mentionneés dans le permis d'exploitation aérienne :

(1) le nom et le siège social de l'établissement principal de l'exploitant ;

(2) la date de délivrance et la période de validité de chaque page du PEA ;

(3) les zones d'activités et les types de vol autorisés ;

(4) la flotte (types d'aéronef, immatriculation) ;

(5) les spécifications opérationnelles ;

(6) les limitations ou restrictions éventuelles ou autorisations spéciales.

c) le modèle de PEA délivré est décliné dans le PA 6.3.2.2 (insérer modèle OACI)

6.3.2.3 Modification du permis d'exploitation aérienne

(a) L'Autorité peut procéder à la modification du PEA si :

(1) l'Autorité détermine que la sécurité du transport aérien commercial et l'intérêt public exigent un amendement ; ou

(2) un exploitant aérien postulant pour un amendement, l'Autorité considère que la sécurité du transport aérien commercial et l'intérêt public permettent cet amendement.

(b) Si l'Autorité stipule par écrit que l'existence d'une situation d'urgence affectant la sécurité du transport aérien commercial exige un amendement immédiat dans l'intérêt public, un tel amendement est effectif sans délai à la date de réception de la notification par l'exploitant aérien.

(c) Un exploitant aérien peut faire appel d'un amendement mais doit s'y conformer dans l'exploitation, à moins qu'il ne soit retiré par la suite.

(d) Les amendements proposés par l'Autorité, autre que les amendements d'urgence, deviennent effectifs 30 jours après notification à l'exploitant aérien, à moins que l'exploitant aérien ne fasse appel de la proposition par écrit avant la date de prise d'effet. La date d'émission d'un appel reste la date d'effectivité jusqu'à ce que le processus d'appel soit à son terme.

(e) Les amendements proposés par l'exploitant aérien doivent être faits au moins 30 jours avant la date prévue de toute exploitation sous cet amendement.

(f) Nul ne peut effectuer une exploitation commerciale pour laquelle un amendement est exigé, à moins qu'il n'ait reçu notification d'approbation de l'Autorité.

6.3.3 DEMANDE DE DÉLIVRANCE, DE MODIFICATION ET DE RENOUVELLEMENT DU PERMIS D'EXPLOITATION AERIENNE

6.3.3.1 Dêpot de la demande

(a) La demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du permis d'exploitation aérienne doit être faite au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie par le postulant sous un format et une manière prescrite par l'Autorité.

Note : voir Procédure d'Application PA.6.3.3.1 pour modéle de demande de permis d'exploitation aérienne.

6.3.3.2 Information à fournir pour une première demande de PEA

(a) La demande doit contenir au moins les informations suivantes:

(1) nom et adresse du postulant et base principale d'exploitation ;

(2) noms et adresses des représentants autorisés à engager légalement la société ;

(3) renseignements sur l'organisation administrative de l'entreprise et sur ses principaux membres avec leur titre, leurs qualifications et leur expérience pratique ;

(4) renseignements détaillés sur l'exploitation proposée avec les rubriques suivantes:

(i) types d'aéronefs ;

(ii) instruments et documents de vols ;

(iii) équipements de communication et de navigation ;

(iv) et tous les autres équipements qui seront utilisés ;

(5) dispositions relatives à la maintenance des aéronefs et aux opérations aériennes ;

(6) renseignements concernant chaque membre d'équipage, avec types de certificats ou numéro de licence, qualifications, certificat médical et compétence récemment confirmée sur les types d'aéronef prévus ;

(7) dispositions relatives à la formation et à la qualification des navigants et du personnel au sol, ainsi qu'aux installations et équipements disponibles ;

(8) routes envisagées, avec tracés géographiques, altitudes minimales de vol, aérodromes de destination et de dégagement qui doivent être utilisés, y compris renseignements sur les procédures d'approche aux instruments, minimums d'exploitation d'aérodromes envisagés et installations et services de navigation et de communications ;

(9) détails sur les méthodes de contrôle d'exploitation et de surveillance qui sont utilisés;

(10) date à laquelle le postulant souhaite commencer à exploiter ses services ;

(11) organisations et nature de l'exploitation (passagers, marchandises, poste, exploitation de jour, de nuit, aux instruments, EDTO, etc…).

6.3.3.3 Documents administratifs et techniques à fournir pour une première demande de PEA

(a) La demande doit aussi comporter les documents suivant pour examen par l'Autorité :

(1) permis d'exploitation aérienne en état de validité de la compagnie auprès de laquelle ont été loués les appareils (en cas de location d'aéronefs d'une compagnie aérienne) ;

(2) Agrément en cours de validité

(3) contrats de location d'aéronefs ;

(4) copies des contrats de maintenance conclus entre l'exploitant et tout organisme de maintenance agréé et dont l'agrément est validé par l'Autorité ;

(5) certificats d'immatriculation ;

(6) certificats de navigabilité ;

(7) certificats d'exploitation des instruments radioélectriques de bord ;

(8) licences radio ;

(9) certificats de limitation de nuisance ;

(10) attestation de police d'assurance, couvrant la responsabilité du demandeur en cas d'accident notamment, à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers ;

(11) licences des personnels de navigants conduite et de cabine;

(12) historique des aéronefs ; cellules ; moteurs ; (année de construction, maintenance et modifications, exploitation) ;

(13) autorités répondant de la navigabilité des aéronefs ;

(14) centres de maintenance ;

(15) engagement écrit à respecter les dispositions des lois et règlements nationaux et des conventions et accords internationaux auxquels le Sénégal fait partie ;

(16) Calendrier des évenements.

6.3.3.4 Manuels à fournir pour une première demande de PEA

Les manuels ou documents suivants doivent être élaborés par le postulant et soumis à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie du Sénégal pour une approbation ou acceptation :

(1) Manuel d'exploitation ;

(2) Fiche synthétique de l'organisation du système de manuels de l'exploitant

(3) Déclaration de conformité

(4) Manuel des spécifications d'organisme de maintenance ;

(5) Liste minimale d'équipements (LME/MEL) pour chaque type d'aéronef;

(6) Liste d'écarts de configuration (LEC/CDL) ;

(7) Manuel de l'équipage de cabine ;

(8) Manuel des procédures d'urgence ;

(9) Programmes et procédures de formation des membres d'équipage et du personnel au sol ;

(10) Programme de maintenance pour chaque type d'aéronef;

(11) Manuel de contrôle de maintenance ;

(12) Manuel de sûreté ;

(13) Manuel de gestion de la sécurité.

6.3.3.5 Demande de modification ou de renouvellement du PEA

La demande doit contenir les mises à jour des renseignements requis à la section 6.3.3.2 à 6.3.3.4.

6.3.3.6 Autres renseignements

(a) La demande doit contenir les renseignements suivants si demandés par l'Autorité :

(1) Horaires ;

(2) Tarifs ;

(3) Toute information additionnelle qui peut être exigée par l'Autorité.

6.3.3.7 Date de dépôt de la demande

La demande doit être déposée au moins :

(1) 90 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour la première délivrance ;

(2) 30 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une modification majeure des conditions d'exploitation ;

(3) 30 jours avant la date d'expiration du permis d'exploitation aérienne pour un renouvellement.

6.3.3.8 Accès pour inspection

(a) Une inspection doit être menée par les inspecteurs au niveau de l'exploitant qui postule à un permis d'exploitation aérienne ou à une modification de ce permis pour s'assurer qu'il répond aux normes liées à la sécurité et à la sûreté aériennes.

(b) Tout exploitant aérien doit garantir aux inspecteurs le libre accés de ses installations aéronefs et documents dans le cadre des inspections de l'Autorité en vue de determiner la conformité de l'exploitation avec les règlements applicables.

(c) Tout exploitant aérien doit s'assurer que les inspecteurs jouissent de l'accès et de la coopération avec tout organisme ou installation ayant un

contrat de sous-traitance pour des prestations liées à l'exploitation ou à la maintenance dans le transport aérien commercial ; et

(d) L'exploitant aérien, afin de faciliter la tâche aux inspecteurs, est tenu de se conformer aux dispositions suivantes :

(1) apporter aide et coopération à toute personne mandatée par l'Autorité et de lui donner libre accés, en tout temps ou lieu, aux infrastures et documents à surveiller ;

(2) présenter ces documents et enregistrements lorsque cela lui est demandé par l'Autorité, dans une période de temps raisonnable ;

(3) le commandant de bord d'un aéronef, doit présenter à toute personne mandatée par l'Autorité, dans une période de temps raisonnable, tout document transporté à bord d'un aéronef.

(4) L'exploitant aérien doit fournir à tout inspecteur désigné un siége d'observateur à l'avant de tout aéronef de l'exploitant aérien à partir duquel les actions et les conversations de l'équipage du vol peuvent être facilement observées.

6.3.3.9 Conduite des inspections

(a) Des inspections sont menées par l'autorité dans le cadre de surveillances continues sur l'exploitant aérien pour s'assurer de l'éligibilité de l'exploitant aérien quant au maintien de la validité de son PEA et approbations associées.

(b) L'exploitant aérien facilitera aux inspecteurs la conduite des contrôles et des inspections, en tout temps ou lieu, pour déterminer s'il est en conformité avec les lois, règlements, restrictions et conditions applicables à son PEA.

(c) L'exploitant aérien doit rendre disponible à sa base principale d'exploitation :

(1) tous les éléments de son PEA en cours de validité ;

(2) toutes les parties de ses Manuels d'Exploitation et de Maintenance ;

(3) une liste à jour qui inclue la localisation et les fonctions individuelles des responsables pour chaque dossier, document et rapport requis pour être conservé par l'exploitant aérien conformément au code de l'aviation civile, règlements et normes applicables.

(d) Tout manquement d'un transporteur aérien à rendre disponible un document exigé par l'Autorité est un motif de sanctions appropriées.

6.3.3.10 Délivrance du PEA

(a) Le permis d'exploitation aérienne n'est délivré ou n'est renouvelé par l'Autorité qu'après examen des documents présentés et enquête sur l'organisation et les moyens mis en œuvre et à condition que le postulant ait démontré à l'Autorité qu'il est en mesure :

(1) de mettre en place et de maintenir une organisation appropriée ;

(2) de respecter les exigences en matière de maintenance et d'exploitation compatibles avec la nature et l'étendue des exploitations spécifiées ;

(3) de se conformer aux programmes de formation et d'entraînement requis.

(b) Toute entreprise satisfaisant aux conditions fixées dans le présent règlement a droit à un permis d'exploitation aérienne à moins que l'Autorité ne trouve de déficiences dans son organisation.

6.3.3.11 Maintien de la validité du PEA

(a) Un PEA délivré par l'Autorité est valable à moins qu'il ne soit amendé, suspendu ou annulé, ou rendu à l'Autorité par l'exploitant.

(b) Le maintien de la validité d'un permis d'exploitation aérienne doit dépendre de ce que l'exploitant ait satisfait aux exigences de la section 6.3.2.1 sous la supervision de l'Autorité.

(c) Le permis d'exploitation aérienne doit être renouvelé au bout d'un an, durée de sa validité.

(d) Pour maintenir la validité de son PEA, tout transporteur aérien doit démontrer à l'Autorité qu'il satisfait aux normes d'exploitation requises établies par les présents règlements.

(e) La validité du permis peut être restreinte si l'Autorité le juge nécessaire.

6.3.3.12 Suspension, retrait et rétablissement du PEA

(a) **Suspension.** Le permis d'exploitation aérienne peut être suspendu, ou retiré dans les cas suivants :

(1) si l'Autorité constate que les conditions ayant motivé sa délivrance ne sont plus respectées, ou que l'exploitant ne se conforme pas aux dispositions réglementaires applicables ;

(2) si le transporteur aérien n'exploite plus aucun aéronef depuis plus de 6 mois.

(b) **Rétablissement.** En cas de suspension, le rétablissement se fait quand les services compétents sont assurés que l'exploitant a mis en œuvre les moyens et méthodes nécessaires pour supprimer les causes ayant entraîné la suspension.

(c) **Retrait.** L'Autorité doit retirer le permis d'exploitation aérienne si :

(1) elle juge que les exigences en matière de sécurité ne sont plus remplies ;

(2) En cas de manquements graves et répétés aux normes de sécurité

(3) l'exploitant en formule la demande.

(d) En cas de retrait du PEA par l'Autorité, l'exploitant aérien doit soumettre une nouvelle demande de PEA pour la délivrance d'un PEA.

6.3.4 AERONEF

6.3.4.1 Aéronef autorisé pour une exploitation commerciale

(a) Nul ne peut exploiter un aéronef en transport aérien commercial à moins que cet aéronef n'ait un certificat de navigabilité approprié à jour, qu'il soit en condition navigable, et satisfasse aux exigences de navigabilité applicables pour cette exploitation, y compris celles relatives à l'identification et aux équipements.

(b) Nul ne peut exploiter un quelconque type spécifique d'aéronef dans le cadre de transport aérien commercial tant qu'il n'a pas complètement satisfait à la certification initiale, incluant la délivrance d'un PEA listant ce type d'aéronef.

(c) Nul ne peut exploiter un aéronef supplémentaire ou de remplacement d'un type pour lequel il a reçu une autorisation en cours, à moins qu'il puisse démontrer que cet aéronef a complété un processus d'évaluation pour insertion dans la flotte du transporteur aérien.

6.3.4.2 Location sans équipage

a) Les compagnies aériennes sénégalaises effectuant des vols réguliers ou non réguliers de passagers et fret, ainsi que tous autres exploitants d'aéronef sénégalais sont soumis aux dispositions du présent règlement.

b) Les personnes physiques et morales ayant leur siège social au Sénégal ne peuvent affréter ou louer aéronefs immatriculés à l'étranger que si elles ont reçu l'autorisation préalable de l'Autorité.

c) Tout contrat de location d'aéronef ou autre type d'accord, est soumis à l'appréciation préalable de l'Autorité avant d'être signé par les parties concernées.

d) Tout exploitant souhaitant affréter ou louer un aéronef immatriculé dans un autre Etat partie à la Convention de Chicago, est tenu d'adresser une demande formelle d'autorisation à l'Autorité dans un délai de deux mois au moins avant de conclure l'accord avec son bailleur. Si ce délai n'est pas respecté, les explications écrites y relatives seront jointes à la demande.

e) Les arrangements et contrats de location doivent être élaborés compte tenu de la sécurité de l'exploitation et du respect de la Convention de Chicago, de ses annexes ainsi que des lois et règlements du Sénégal.

f) Le contrat spécifiera clairement la partie responsable du contrôle de l'exploitation de l'aéronef et du maintien de la navigabilité.

g) L'exploitant fournira à l'Autorité un dossier comportant les copies des documents suivants, aux fins de l'évaluation de la conformité aux normes de sécurité de vol :

1. Le cas échéant, permis d'exploitation aérienne et spécifications opérationnelles de l'exploitant auprès duquel l'aéronef a été loué ;
2. Certificat d'immatriculation de l'aéronef ;
3. Certificat de navigabilité de l'aéronef ;
4. Police d'assurance de l'aéronef souscrite par le bailleur, et police d'assurance complémentaire de l'aéronef souscrite par l'exploitant ;
5. Zones d'exploitation prévues ;
6. Certificat d'Exploitation des Instruments Radioélectriques de Bord (C.E.I.R.B) ou licence radio;
7. Accord ou contrat de location et durée du bail ;
8. Heures cellules et moteurs ;
9. Tout autre document requis par l'Autorité.

h) L'exploitant est tenu de fournir à l'Autorité toutes les informations pertinentes sur l'état de navigabilité de l'aéronef durant les trois dernières années d'exploitation ainsi que les accidents ou incidents graves dans lesquels il a été impliqué.

i) Les exploitants doivent s'assurer du maintien de compétence du personnel de maintenance, qu'ils soient employés par l'une ou l'autre partie, qu'ils sont titulaires des qualifications requises en état de validité durant toute la période de location dés lors qu'ils interviennent dans la maintenance de l'aéronef loué.

j) L'aéronef devra être entretenu conformément aux prescriptions de navigabilité de l'Etat d'immatriculation et du manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.

k) L'aéronef, qui sera intégré dans la liste de flotte de l'exploitant, devra être exploité en conformité avec les dispositions de son permis d'exploitation aérienne, de ses spécifications opérationnelles et de son manuel d'exploitation ;

l) Les licences et qualifications du personnel de l'aéronef nolisé sont validées par l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ;

m) Si les deux parties à un accord de location coque nue tiennent à réaliser cet accord pour une durée supérieure à six mois, l'exploitant devra prendre toutes les dispositions nécessaires afin d'immatriculer l'aéronef sur le registre d'immatriculation sénégalais. Il en va de même lorsque le cumul des périodes de location atteint six mois ou plus.

n) En ce qui concerne le transfert de l'aéronef, l'exploitant est tenu de respecter les formalités, procédures et règlement régissant le convoyage des aéronefs civils. Il devra détenir tous les documents et autorisations nécessaires avant de procéder au convoyage de l'aéronef à son aérodrome d'attache.

o) Les aéronefs ne détenant pas de certificat de navigabilité de type ou immatriculés dans un pays non signataire de la Convention de Chicago sont interdits de location aux fins de transport de passagers.

p) Des visites d'inspection seront menées par les inspecteurs sur l'aéronef et en cas de besoin, au niveau des structures d'exploitation et de maintenance concernées avant que les autorisations nécessaires puissent être éventuellement délivrées.

6.3.4.3 Location avec équipage

En plus des exigences du chapitre 6.3.4.2 et à l'exception des paragraphes (j), (k), et (l), l'exploitant se conformera aux dispositions suivantes :

(a) L'exploitant devra fournir à l'Autorité copies des licences et qualifications de l'équipage de conduite et de cabine en état de validité ;

(b) L'accord de location précisera la partie chargée de la formation des équipages de conduite et de cabine ainsi que de leur maintien de compétence ;

(c) L'exploitant doit s'assurer que les contrôles de compétence des équipages de conduite et de cabine ainsi que le personnel de maintenance, qu'ils soient employés par l'un ou l'autre partie, sont titulaires des qualifications requises en état de validité durant toute la période de location dés lors qu'ils interviennent dans l'exploitation de l'aéronef loué ;

(d) L'exploitant doit s'assurer que les contrôles de compétence des équipages de conduite et de cabine ont lieu conformément aux fréquences prescrites par la règlementation de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef et les résultats transmis aux Autorités ;

(e) Si l'équipage de l'aéronef nolisé vole pour la première fois au niveau de l'espace aérien sénégalais, il doit se familiariser avec les lignes envisagées pour l'exploitation de l'aéronef ;

(f) L'équipage doit avoir connaissance des procédures de départ et d'approche des plates-formes aéroportuaires prévues au Manuel d'Informations Aéronautiques ou AIP publiés par les services de contrôle de la circulation aérienne ;

(g) L'accord de location spécifiera que le contrôle opérationnel est de la responsabilité de l'exploitant auprès duquel l'appareil a été loué et qui devra détenir un PEA en état de validité ;

(h) L'aéronef devra être entretenu conformément aux prescriptions de navigabilité de l'Etat d'immatriculation et du manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant auprès duquel il a été loué ;

(i) L'aéronef devra être exploité en conformité avec les dispositions du permis d'exploitation aérienne, des spécifications opérationnelles et du manuel d'exploitation de l'exploitant auprès duquel il a été loué.

En cas de location ponctuelle de courte durée, le demandeur fournira un dossier conforme aux dispositions des paragraphes (b), (g) et (o) du chapitre 6.3.4.2 et des paragraphes (a), (g), (h) et (i) du chapitre 6.3.4.3.

6.3.4.4 Location avec équipage partiel

En cas de location avec équipage partiel, les dispositions énumérées aux chapitres 6.3.4.2 et 6.3.4.3 s'appliquent à l'exception des paragraphes (k) du chapitre 6.3.4.2 et (g) et (i) du chapitre 6.3.4.3.

6.3.4.5 Démonstration d'évacuation d'urgence

L'exploitant doit démontrer à l'Autorité et préalablement à la délivrance du PEA qu'il peut mener avec satisfaction des opérations d'évacuation d'urgence de ses aéronefs.

Note : voir Procédure d'Application PA.6.3.4.5 pour les exigences supplémentaires concernant les démonstrations d'évacuation d'urgence

6.3.4.6 Vol de démonstration

L'Autorité exige de l'exploitant avant la délivrance du PEA l'exécution d'un vol de démonstration. Le vol de démontration doit permettre à l'Autorité de procéder à une série d'inspections en cours de vol pouvant couvrir les phases suivantes :

(1) planification ;

(2) inspection avant vol ;

(3) inspection en vol ;

(4) inspection après le vol ;

(5) personnel commercial de bord ;

(a) les points qui n'ont pas donné satisfaction durant l'inspection en vol doivent être portés à l'attention du postulant qui doit prendre les mesures nécessaires pour y remédier.

Note : voir Procédure d'Application PA.6.3.4.6 pour les exigences supplémentaires en matière de vols de démonstration

6.4. CONTRÔLE ET SUPERVISION DE L'EXPLOITATION

6.4.1. GENERALITES

6.4.1.1 Respect des lois, règlements et procédures

(a) Tout exploitant doit veiller à ce que tous ses employés soient informés, lorsqu'ils sont en fonctions à l'étranger, qu'ils doivent se conformer aux lois, règlements et procédures des Etats dans le territoire desquels ses avions sont en service.

(b) Tout exploitant doit veiller à ce que tous ses pilotes connaissent les lois, les règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions et qui sont en vigueur dans les régions qu'ils doivent traverser, aux aérodromes qu'ils sont appelés à utiliser et pour les installations et services correspondants. L'exploitant doit veiller à ce que les autres membres de l'équipage de conduite connaissent ceux de ces lois, règlements et procédures qui se rapportent à l'exercice de leurs fonctions respectives à bord de l'avion.

(c) La responsabilité du contrôle d'exploitation doit incomber à l'exploitant ou à son représentant désigné.

(d) La responsabilité du contrôle de l'exploitation ne sera déléguée qu'au pilote commandant de bord et à un agent technique d'exploitation si la méthode de contrôle et de supervision des vols approuvée par l'exploitant requiert l'emploi d'agents techniques d'exploitation.

(e) S'il est le premier à avoir connaissance d'un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'avion ou des personnes, l'agent technique d'exploitation devra s'il y a lieu, dans le cadre des mesures indiquées au § 4.6.2 (Fonctions de l'agent technique d'exploitation) informer immédiatement les autorités compétentes de la nature de la situation et au besoin demander de l'aide.

(f) Si un cas de force majeure qui compromet la sécurité de l'avion ou de personnes nécessite des mesures qui amènent à violer une procédure ou un règlement local, le pilote commandant de bord en avisera sans délai les autorités locales. Si l'État où se produit l'incident l'exige, le pilote commandant de bord rendra compte dès que possible, et en principe dans les quarante huit heures, de toute violation de ce genre à l'autorité compétente de cet État ; dans ce cas, le pilote commandant de bord adressera également une copie de son compte rendu, dès que possible, et en principe dans les quarante huit heures, à l'Autorité.

(g) Les exploitants feront en sorte que le pilote commandant de bord dispose, à bord de l'avion, de tous les renseignements essentiels sur les services de recherche et de sauvetage de la région qu'il va survoler.

Note. — Ces renseignements peuvent être consignés dans le manuel d'exploitation ou fournis au pilote sous toute autre forme jugée convenable

(h) Les exploitants veilleront à ce que les membres des équipages de conduite prouvent qu'ils sont capables de parler et de comprendre la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques, comme il est spécifié dans le RAS1.

6.4.1.2 Respect des lois, règlements et procédures d'un État par un exploitant étranger

a) Lorsqu'un exploitant étranger ne respecte pas les lois, l'Autorité notifiera immédiatement à l'Etat la chose et si la situation le justifie, à l'État de l'exploitant. Si l'État de l'exploitant n'est pas aussi l'État d'immatriculation, la chose sera également notifiée à l'État d'immatriculation si la situation relève de la responsabilité de cet État et justifie l'envoi d'une notification.

b) Lorsqu'une notification est envoyée aux États spécifiés a), si la situation et sa solution le justifient, l'Autorité entrera en consultation

sur le territoire duquel l'opération est effectuée entrera en consultation avec l'État de l'exploitant et, s'il y a lieu, l'État d'immatriculation au sujet des normes de sécurité suivies par l'exploitant.

6.4.1.3 Gestion de la sécurité

(a) Les exploitants d'avions dont la masse maximale au décollage certifiée excède 27 000 kg établiront et maintiendront un programme d'analyse des données de vol dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité.

Note. — Un exploitant peut confier par contrat à un tiers le fonctionnement d'un programme d'analyse des données de vol tout en conservant la responsabilité générale de la tenue d'un tel programme.

(b) Les programmes d'analyse des données de vol ne seront pas punitifs et contiendront des garanties adéquates pour protéger les sources de données.

(c) Les exploitants établiront, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, un système de documents sur la sécurité des vols destiné à l'usage et à l'orientation du personnel d'exploitation.

6.4.1.4 Contrôle de l'exploitation

(a) L'exploitant doit :

(1) établir et maintenir une méthode de contrôle de son exploitation approuvée par l'Autorité ; et

(2) exercer le contrôle de son exploitation sur tout vol effectué selon les termes de son PEA.

Note 1: Le contrôle de l'exploitation signifie la pratique par l'exploitant, dans l'intérêt de la sécurité, de la responsabilité pour le déclenchement, la poursuite, la cessation ou le déroutement d'un vol.

Note 2 : L'organisation et les méthodes établies pour exercer le contrôle de l'exploitation devraient être incluses dans le manuel d'exploitation et devraient couvrir au moins une description des responsabilités concernant le déclenchement, la poursuite, la cessation ou le déroutement de tout vol.

6.4.1.5 Langue commune

(a) L'exploitant doit s'assurer que tous les membres de l'équipage peuvent communiquer sans problèmes dans une même langue.

(b) L'exploitant doit s'assurer que tout le personnel d'exploitation comprend la langue dans laquelle les parties du manuel d'exploitation qui concernent leurs fonctions et responsabilités sont écrites.

6.4.2. PRÉPARATION ET EXÉCUTION DES VOLS

6.4.2.1. Bases d'exploitation

(a) Le transporteur aérien doit maintenir une base principale d'exploitation.

(b) Le transporteur aérien doit assurer sur la base principale d'exploitation des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation.

(c) Le transporteur aérien doit prévoir des installations d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols.

(d) Le transporteur aérien qui est autorisé à faire de la maintenance doit maintenir une base principale de maintenance.

(e) La base principale d'exploitation et la base principale de maintenance peuvent être établies dans un même site ou des sites séparés.

6.4.2.2. Installations et services d'exploitation

a) L'exploitant doit veiller à ne pas entreprendre un vol avant de s'être assuré par tous les moyens ordinaires dont il dispose que les installations et services à la surface disponibles et directement nécessaires à la sécurité de l'avion et à la protection des passagers sont satisfaisants compte tenu des conditions dans lesquelles le vol doit être exécuté, et fonctionnent correctement à cette fin.

b) L'exploitant doit veiller à ce que toute insuffisance d'installations et services constatée au cours des vols soit signalée, sans retard excessif, aux autorités responsables des installations et services considérés.

c) Dans les limites des conditions d'utilisation publiées, les aérodromes ainsi que leurs installations et services seront en permanence à la disposition des exploitants pendant les heures de service publiées, quelles que soient les conditions météorologiques.

d) Les exploitants, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, évalueront le niveau de protection correspondant aux services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS) disponibles à tous les aérodromes qu'ils ont l'intention de spécifier dans leurs plans de vol exploitation, afin de s'assurer que ce niveau est acceptable pour les avions qu'ils prévoient d'utiliser.

e) Des renseignements sur le niveau de protection RFFS jugé acceptable par l'exploitant figureront dans le manuel d'exploitation.

6.4.2.3. Exigences en matière de personnel de commandement

(a) Afin de satisfaire aux exigences du paragraphe 6.3.2.1 (b) (8), le postulant doit :

(1) avoir nommé un Dirigeant Responsable acceptable par l'Autorité, qui a mandat de l'exploitant pour assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées selon les normes requises par l'Autorité.

(2) être doté d'une structure de gestion permettant d'exercer le contrôle d'exploitation ;

(3) disposer de personnel qualifié, avec des compétences avérées dans l'aviation civile, et assurant les fonctions de:

(i) directeur des opérations ;

(ii) chef pilote ;

(iii) responsable du suivi du maintien de la navigabilité dans le cas où le demandeur ne dispose pas d'un organisme de maintenance agréé (OMA) ;

(iv) responsable de la maintenance dans le cas où le demandeur dispose d'un OMA ;

(v) responsable Qualité ;

(vi) Gestionnaire de la sécurité dans le cadre du SMS.

Note : La procédure d'application 6.4.2.2 contient des exigences supplémentaires en matière de personnel de commandement pour exploitation de transport aérien commercial.

(b) L'Autorité peut approuver des postes ou un nombre de postes, autres que ceux listés, si l'exploitant est capable de démontrer qu'il peut assumer les

fonctions d'encadrement de l'exploitation en toute sécurité avec moins de personnel de commandement ; ceci restant lié :

(1) au type d'exploitation ;

(2) au nombre d'aéronefs utilisés ; et

(3) à la zone d'exploitation.

6.4.2.4. Système qualité

(a) Tout transporteur aérien doit établir un système qualité et nommer un responsable qualité afin de contrôler la conformité, et l'adéquation aux procédures requises pour assurer des méthodes d'exploitation sûres et la navigabilité des aéronefs. Ce contrôle doit comporter un système de retour d'information au dirigeant responsable afin d'assurer la prise de mesures correctives nécessaires.

(b) Le système qualité doit comporter un programme d'assurance qualité contenant les procédures conçues pour vérifier que toutes les opérations sont effectuées conformément à toutes les exigences, normes et procédures applicables.

(c) Le système qualité et le responsable qualité doivent être acceptables pour l'Autorité.

(d) Le système qualité doit être décrit dans la documentation pertinente.

(e) Nonobstant les dispositions du paragraphe (a) ci dessus, l'Autorité peut accepter la nomination de deux responsables qualité, un pour les opérations et un pour la maintenance, à condition que le transporteur aérien ait désigné une unité de management de la qualité pour s'assurer que le système qualité s'applique uniformément à travers toute l'exploitation

Note : voir Procédure d'Application PA.6.4.2.3 pour les exigences supplémentaires en matière de Système Qualité d'un exploitant aérien.

6.4.2.5. Gestion des manuels de procédures de l'exploitant

(a) Tout manuel requis par le présent chapitre doit :

(1) Etre validé en interne et signé par une personne habilitée de l'exploitant

(2) contenir les instructions et informations nécessaires pour permettre au personnel concerné d'exécuter ses tâches et responsabilités avec un haut niveau de sécurité ;

(3) contenir une description du système de diffusion des manuels, des amendements et des révisions ;

(4) être dans une forme facilement révisable et contenir un système qui permet au personnel de déterminer l'état actuel de révision pour chaque manuel ;

(5) contenir une table des matières ;

(6) contenir une liste des pages effectives ;

(7) contenir les enregistrements des amendements et révisions accompagnés des dates d'insertion et d'entrée en vigueur ;

(8) avoir une date de la dernière révision sur chaque page concernée ;

(9) ne pas être en contradiction avec aucune réglementation applicable de l'état du SÉNÉGAL ni disposition spécifique d'exploitation du transporteur aérien ;

(10) inclure une référence aux règlements de l'aviation civile appropriés ;

(11) être approuvé ou accepté selon le cas par l'Autorité.

(b) l'utilisation de procédure ou de politique concernant des opérations aériennes ou des fonctions de navigabilité ne peut se faire sans ~~la~~ coordination préalable avec l'Autorité.

(c) Un exploitant doit soumettre tout projet concernant sa politique d'exploitation ou toute procédure à l'Autorité au moins 30 jours avant la date prévue d'application.

(d) Suite au paragraphe (c) ; si l'Autorité ne notifie pas sa réponse à l'exploitant, Les amendements proposés par l'exploitant deviennent effectifs après une période de 30 jours à compter de la date de soumission.

6.4.2.6. Conservation et maintien des dossiers du personnel

(a) Tout transporteur aérien doit :

(1) maintenir les dossiers en cours de tous les employés assignés aux fonctions de contrôle exploitation, opérations aériennes, opérations au sol et maintenance avec les détails des contrats, qualifications et formation ;

(2) maintenir les dossiers, avec suffisamment de détails, pour les employés exerçant des tâches de membre d'équipage de conduite, d'agent technique d'exploitation, équipage de cabine et personnel habilité à prononcer la remise en service pour déterminer si l'employé satisfait aux critères d'expérience et de qualification pour les tâches qui lui sont assignées ;

(3) tenir à jour des relevés du temps de vol, des périodes de service de vol et des périodes de repos de tous les membres d'équipage.

6.4.2.7. Dossiers aéronefs

(a) Tout transporteur aérien assurant une exploitation aérienne commerciale doit maintenir une liste à jour de chaque aéronef qu'il

exploite dans le cadre d'un transport aérien programmé et doit envoyer une copie du dossier et tout changement à l'Autorité.

(b) Un aéronef d'un autre transporteur aérien exploité sous un accord de permutation doit être incorporé à l'aide de référence.

(c) L'exploitant tiendra à jour des relevés du temps de vol, des périodes de service de vol et des périodes de repos de tous les membres d'équipage.

(d) Pour chaque vol effectué au-dessus de 15 000 m (49 000 ft), l'exploitant doit établir des relevés qui permettront de déterminer la dose totale de rayonnement cosmique reçue, au cours d'une période de douze mois consécutifs, par chacun des membres de l'équipage.

(e) L'exploitant doit tenir des relevés du carburant pour permettre à Autorité de s'assurer que pour chaque vol les dispositions du RAS 08 ont été respectées.

(f) L'exploitant tiendra des relevés du lubrifiant pour permettre à l'État de l'exploitant de s'assurer, compte tenu des tendances de la consommation de lubrifiant, que l'avion emporte assez de lubrifiant pour chaque vol.

(g) L'exploitant doit conserver les relevés du carburant et du lubrifiant pendant trois mois.

(h) L'exploitant doit s'assurer que tous les enregistrements et données techniques et opérationnelles afférents à chaque vol sont archivés pendant la durée spécifiée conformément à la procédure d'application relative à la conservation et à l'archivage des documents de l'exploitant.

(i) Le transporteur aérien doit s'assurer que tout document, original ou copie, qu'il est tenu de conserver est conservé pour la durée prévue même s'il cesse d'être l'exploitant de l'avion ;

(j) En matière de conservation ; les dossiers doivent être tenus:

(1) soigneusement et avec précision ;

(2) en ordre et suivre un système de classement efficace ;

(3) complets.

Note : des informations supplémentaires sur la durée d'archivage des documents de l'exploitant aérien sont fournies dans la Procédure d'Application PA.6.4.2.6.

6.4.2.8. Etats de l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord

(a) À tout moment, les exploitants doivent pouvoir communiquer sans délai, aux centres de coordination de sauvetage, des listes indiquant l'équipement de secours et de sauvetage transporté à bord de ceux de leurs avions qui effectuent des vols internationaux. Les indications doivent comprendre notamment le nombre, la couleur et le type des canots de sauvetage et des signaux pyrotechniques, le détail des fournitures médicales de secours, les réserves d'eau potable, ainsi que le type de l'équipement radio portatif de secours et les fréquences utilisées.

6.4.2.9. Enregistreurs de bord :

6.4.2.9.1. Conservation, transmission et usage des enregistrements des enregistreurs de vol

a) Conservation et Sécurisation des enregistrements.

1) À la suite d'un accident, l'exploitant d'un avion équipé d'un enregistreur de vol conserve, dans la mesure du possible, les enregistrements originaux relatifs à cet accident, tels qu'ils ont été conservés par l'enregistreur de vol, et ce pendant une période d'au moins 60 jours, sauf indication contraire de l'autorité chargée de l'enquête.

2) À la suite d'un incident devant obligatoirement faire l'objet d'un compte rendu, l'exploitant d'un avion équipé d'un enregistreur de vol conserve, dans la mesure du possible, les enregistrements originaux relatifs à cet incident, tels qu'ils ont été conservés par l'enregistreur de vol, et ce pendant une période d'au moins 60 jours, sauf indication contraire de l'autorité chargée de l'enquête.

3) Par ailleurs, à la demande de l'autorité, l'exploitant d'un avion équipé d'un enregistreur de vol conserve l'enregistrement original pendant une période d'au moins 60 jours, sauf indication contraire de l'autorité chargée de l'enquête.

4) Lorsqu'un avion doit être équipé d'un enregistreur de paramètres de vol, l'exploitant de cet avion:

i. conserve les enregistrements effectués pendant la durée d'exploitation spécifiée par l'Autorité, sauf pour des besoins d'essai et d'entretien des enregistreurs de vol, auquel cas il est possible d'effacer jusqu'à une heure des enregistrements les plus anciens au moment de l'essai; et

ii. conserve les documents contenant les informations nécessaires à l'extraction et à la conversion des données enregistrées en unités exploitables.

b) Transmission des enregistrements

L'exploitant d'un avion équipé d'un enregistreur de vol transmet, dans un délai raisonnable après que la demande lui en a été faite par l'autorité, tout enregistrement disponible ou ayant été conservé, fait sur un enregistreur de vol.

(1) Utilisation des enregistrements: les enregistrements obtenus avec l'enregistreur de conversations ne peuvent pas être utilisés à des fins autres que pour l'enquête consécutive à un accident ou à un incident

relevant d'un rapport obligatoire sauf accord de tous les membres d'équipage concernés ;

(2) les enregistrements obtenus avec l'enregistreur de conversations ne peuvent pas être utilisés à des fins autres que pour celle de l'enquête consécutive à un accident ou à un incident devant faire l'objet d'un rapport obligatoire, sauf si ces lorsque lesdits enregistrements sont:

(i) utilisés par l'exploitant uniquement pour des questions de navigabilité ou d'entretien ;

(ii) utilisés dans le cadre des données de sécurité, de l'analyse des vols et de comptes rendus anonymes relatifs au SMS ;

(iii) ou divulgués dans des conditions assorties de garanties.

6.4.2.10. Carnet de route

(a) L'exploitant doit, pour chaque vol, conserver les informations suivantes sous la forme d'un carnet de route :

(1) Nationalité et immatriculation de l'avion ;

(2) date ;

(3) noms des membres de l'équipage ;

(4) affectations des membres d'équipage ;

(5) lieu de départ ;

(6) lieu d'arrivée ;

(7) heure de départ (heure bloc) ;

(8) heure d'arrivée (heure bloc) ;

(9) heure de vol ;

(10) nature du vol (privé, travail aérien, transport régulier ou non régulier) ;

(11) incidents, observations (s'il y'a lieu) ;

(12) signature de la personne responsable.

(b) L'exploitant doit s'assurer que les inscriptions au carnet de route sont effectuées au fur et à mesure, à l'encre ou au crayon indélébile.

(c) Les carnets de route, une fois remplis, doivent être conservés pour permettre d'avoir un relevé complet des vols effectués au cours des six derniers mois.

6.4.2.11. Programmes d'exploitation

Dans l'établissement des programmes d'exploitation, l'exploitant, conduisant des vols programmés doit allouer assez de temps aux services sol pour l'assistance correcte de l'aéronef aux stations intermédiaires, et doit prendre en compte les vents dominants en route et la vitesse de croisière pour le type d'aéronef. Cette vitesse de croisière ne peut être supérieure à celle résultant de la vitesse spécifiée découlant de la puissance des moteurs.

6.4.2.12. Exigences générales d'exploitation

(a) Nul ne doit exploiter un aéronef sans disposer d'un systéme de contrôle et de supervision de l'exploitation approuvé par l'Autorité.

(b) L'exploitant doit veiller à ce que tous les membres du personnel d'exploitation soient convenablement instruits de leurs fonctions et de leurs responsabilités particulières, et de la place de ces fonctions par rapport à l'ensemble de l'exploitation.

(c) L'exploitant doit donner des consignes d'exploitation et fournir des renseignements sur les performances de montée de l'avion tous

moteurs en fonctionnement pour permettre au pilote commandant de bord de déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de départ dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée. Ces renseignements doivent être consignés dans le manuel d'exploitation.

(d) L'exploitant ne doit conduire une exploitation que sur des routes et dans des zones pour lesquelles il a reçu les autorisations nécéssaires et doit aussi disposer des moyens de navigation et de communications exigés pour la conduite de l'exploitation envisagée.

6.4.2.13. Manuel d'exploitation

(a) L'exploitant doit établir, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation conforme aux dispositions du présent règlement. Ce manuel d'exploitation doit être modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour. Ces modifications ou révisions seront communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel.

(b) L'exploitant doit fournir au personnel d'exploitation et aux équipages de conduite un manuel d'exploitation contenant, pour chaque type d'aéronef utilisé, les procédures à suivre dans les conditions normales, de secours et d'urgence. On doit y trouver aussi des renseignements sur les systèmes de l'aéronef ainsi que les listes de vérification. La conception du manuel doit respecter les principes des facteurs humains.

(c) Le manuel d'exploitation qui peut être constitué d'une ou de plusieurs parties distinctes doit contenir au moins les renseignements suivants :

(b) *Note 1.- Les spécifications relatives à la teneur du manuel d'exploitation figurent dans la procédure d'application 6.4.2.14.*

(1) administration et supervision de l'exploitation ;

(2) Système de gestion de la sécurité ;

(3) programme de formation du personnel ;

(4) fatigue et limitation du temps de vol des membres d'équipage ;

(5) préparation et exécution des vols ;

(6) performances de l'aéronef ;

(7) guides et cartes routiers ;

(8) altitudes minimales de vol ;

(9) recherches et sauvetage ;

(10) marchandises dangereuses ;

(11) navigation ;

(12) communications ;

(13) sûreté ;

(14) facteurs humains.

(b) Le manuel d'exploitation contiendra entre autres :

(1) les minima opérationnels de l'exploitants ainsi que les méthodes utilisées pour les calculer ;

(2) les minima opérationnels aérodromes ;

(3) les procédures de franchissement du seuil pour les approches de précision ;

(4) les procédures pour les relevées des quantités de carburant et de lubrifiant.

(c) L'exploitant doit remettre à l'Autorité un exemplaire du manuel d'exploitation et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, pour examen et acceptation et, le cas échéant, approbation. L'exploitant doit ajouter au manuel d'exploitation les éléments obligatoires dont l'Autorité exigera l'insertion.

(d) La structure et la teneur du Manuel d'Exploitation doivent être conformes aux dispositions suivantes :

i) Structure

Le manuel d'exploitation établi en application du RAS 6 et qui peut être publié en plusieurs parties distinctes correspondant à des aspects précis de l'exploitation, doit être structuré de la manière indiquée ci-après :

A. **Généralités ;**

B. Utilisation de l'aéronef ;

C. Régions, routes et aérodromes ;

D. Formation.

ii) Teneur

Le manuel d'exploitation contiendra au moins les renseignements ci-après :

A. Généralités

1) Instructions indiquant les responsabilités du personnel d'exploitation en ce qui concerne la préparation et l'exécution des vols.

2) Règles limitant le temps de vol et les périodes de service de vol et prévoyant des périodes de repos suffisantes pour les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine, établies en application des RAS.

3) Liste de l'équipement de navigation nécessaire à bord, y compris pour les vols en espace aérien RNP.

4) Lorsqu'elles s'appliquent aux vols en question, procédures de navigation sur de grandes distances à utiliser, procédure en cas de panne moteur en vol EDTO et désignation et emploi des aérodromes de déroutement.

5) Circonstances dans lesquelles on doit assurer une veille radio.

6) Méthode de détermination des altitudes minimales de vol.

7) Méthodes de détermination des minimums opérationnels d'aérodrome.

8) Mesures de sécurité à prendre pendant l'avitaillement avec passagers à bord.

9) Arrangements et procédures relatifs aux services d'assistance en escale.

10) Procédures (prescrites dans le RAS 13) à suivre par les pilotes commandants de bord lorsqu'ils sont témoins d'un accident.

11) Équipage de conduite nécessaire pour chaque type de vol, y compris l'indication de la hiérarchie du commandement à bord.

12) Instructions détaillées pour le calcul des quantités de carburant et de lubrifiant nécessaires, compte tenu de toutes les conditions de vol y compris l'éventualité d'une panne d'un ou plusieurs groupes motopropulseurs en cours de vol.

13) Conditions dans lesquelles l'oxygène sera utilisé et la quantité d'oxygène déterminée.

14) Instructions pour le contrôle de la masse et du centrage.

15) Instructions pour la conduite et le contrôle des opérations de dégivrage et d'antigivrage au sol.

16) Spécifications relatives au plan de vol exploitation.

17) Procédures d'utilisation normalisées (SOP) pour chaque phase de vol.

18) Instructions relatives à l'emploi et au moment de l'emploi des listes de vérification normales.

19) Procédures d'urgence au départ.

20) Instructions relatives au maintien de la conscience de l'altitude et à l'emploi d'annonces de l'altitude générées automatiquement ou prononcées par un membre de l'équipage.

21) Instructions relatives à l'emploi du pilote automatique et de l'automanette en IMC.

22) Instructions relatives à l'éclaircissement et à l'acceptation des autorisations ATC, en particulier de celles qui ont trait au franchissement du relief.

23) Exposés verbaux pour le départ et l'approche.

24) Procédures de familiarisation avec les régions, les routes et les aérodromes.

25) Procédure d'approche stabilisée.

26) Limitation des valeurs élevées de vitesse verticale de descente près de la surface.

27) Conditions exigées pour amorcer ou poursuivre une approche aux instruments.

28) Instructions relatives à l'exécution d'approches classiques et d'approches de précision aux instruments.

29) Attribution des fonctions aux membres d'équipage de conduite et procédures pour la gestion de la charge de travail de l'équipage de

conduite pendant les manœuvres d'approche et d'atterrissage aux instruments effectuées de nuit ou en IMC.

30) Instructions et formation nécessaires pour éviter l'impact sans perte de contrôle, et politique concernant l'utilisation du dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS).

31) Politique, instructions, procédures et formation nécessaires relatives à l'évitement des abordages et à l'utilisation du système anticollision embarqué (ACAS).

32) Renseignements et instructions concernant l'interception des aéronefs civils, y compris:

a) procédures (prescrites dans le RAS 11) que doivent suivre les pilotes commandants de bord d'aéronefs interceptés;

b) signaux visuels que doivent utiliser les aéronefs intercepteurs et interceptés.

33) Pour les avions appelés à évoluer au-dessus de 15 000 m (49 000 ft) :

a) renseignements qui permettront au pilote de choisir la meilleure solution en cas d'exposition au rayonnement cosmique d'origine solaire;

b) procédures applicables au cas où le pilote déciderait de descendre, portant sur :

– la nécessité d'avertir au préalable l'organisme ATS approprié et d'obtenir une autorisation provisoire de descendre;

– les mesures à prendre au cas où les communications avec l'organisme ATS seraient interrompues ou impossibles à établir.

34) Détails du système de gestion de la sécurité (SGS) établi conformément aux dispositions du règlement RAS 21, y compris un énoncé de la

politique de sécurité de l'exploitant et des responsabilités connexes de son personnel.

35) Renseignements et instructions sur le transport des marchandises dangereuses, y compris les mesures à prendre en cas d'urgence.

36) Instructions et éléments indicatifs en matière de sûreté.

37) Liste des opérations de fouille de l'aéronef.

B. Renseignements sur l'utilisation de l'aéronef

1) Limites de certification et d'utilisation.

2) Procédures normales, anormales et d'urgence à utiliser par l'équipage de conduite et listes de vérification connexes.

3) Consignes d'utilisation et renseignements sur les performances de montée tous moteurs en fonctionnement, s'il en est fourni.

4) Données de planification de vol pour la planification avant et pendant le vol, avec différents réglages de poussée/régime et de vitesse.

5) Composantes maximales de vent traversier et de vent arrière pour chaque type d'avion exploité et réductions à appliquer à ces valeurs pour tenir compte des rafales, de la mauvaise visibilité, de l'état de la surface de la piste, de l'expérience de l'équipage de conduite, de l'utilisation du pilote automatique, de circonstances anormales ou d'urgence ou de tout autre facteur opérationnel pertinent.

6) Instructions et données pour le calcul de la masse et du centrage.

7) Instructions pour le chargement de l'aéronef et l'arrimage de la charge.

8) Renseignements sur les systèmes de bord et leurs commandes, et instructions sur leur utilisation.

9) Liste minimale d'équipements et liste d'écarts de configuration pour les types d'avions exploités et pour les vols particuliers autorisés, y compris pour les vols en espace aérien RNP.

10) Liste de vérification de l'équipement de secours et de sécurité et instructions pour l'emploi de cet équipement.

11) Procédures d'évacuation d'urgence, y compris les procédures spécifiques au type d'avion, la coordination de l'équipage et les positions et fonctions de chaque membre d'équipage en cas d'urgence.

12) Procédures normales, anormales et d'urgence à suivre par l'équipage de cabine, listes de vérification connexes et renseignements nécessaires sur les systèmes de bord, y compris un énoncé relatif aux procédures à suivre pour la coordination entre les équipages de conduite et de cabine.

13) Équipement de survie et de secours pour différentes routes et procédures à suivre pour en vérifier le fonctionnement normal avant le décollage, y compris les procédures servant à déterminer la quantité d'oxygène nécessaire et la quantité disponible.

14) Code de signaux visuels sol-air à l'usage des survivants.

C. Routes et aérodromes

1) Guide routier permettant de faire en sorte que l'équipage de conduite disposera, pour chaque vol, des renseignements sur les installations de télécommunications, les aides de navigation, les aérodromes, les approches aux instruments, les arrivées aux instruments et les départs aux instruments concernant le vol, et tout autre renseignement que l'exploitant pourra juger nécessaire à la préparation et à l'exécution des vols.

2) Altitudes minimales de vol pour chaque route à suivre.

3) Minimums opérationnels de chaque aérodrome susceptible d'être utilisé comme aérodrome d'atterrissage prévu ou comme aérodrome de dégagement.

4) Augmentation des minimums opérationnels d'aérodrome, en cas de détérioration des installations d'approche ou de celles de l'aérodrome.

5) Renseignements nécessaires au respect de tous les profils de vol prescrits par les règlements, y compris (sans que l'énumération qui suit soit limitative) les renseignements nécessaires pour déterminer :

   a) la longueur de piste nécessaire pour décoller sur une piste sèche, mouillée ou contaminée, y compris en cas de panne de système influant sur la distance de décollage;

   b) les limites de montée au décollage;

   c) les limites de montée en croisière;

   d) les limites de montée en approche et à l'atterrissage;

   e) la longueur de piste nécessaire pour atterrir sur une piste sèche, mouillée ou contaminée, y compris en cas de panne de système influant sur la distance d'atterrissage;

   f) renseignements supplémentaires, par exemple limites de vitesse des pneus.

D. Formation

1) Détails du programme de formation de l'équipage de conduite.

2) Détails du programme de formation relatif aux fonctions de l'équipage de cabine.

3) Détails du programme de formation des agents techniques d'exploitation, lorsqu'il est utilisé en conjonction avec la méthode de supervision des vols.

6.4.2.14. Manuel d'utilisation de l'aéronef

(a) L'exploitant aérien doit établir et tenir à jour un manuel d'utilisation de l'aéronef à l'intention des membres d'équipage pour les aider dans l'utilisation de ses aéronefs.

(b) Le manuel d'utilisation de l'aéronef doit contenir :

(1) les procédures d'utilisation normalisées de l'aéronef ;

(2) dans les cas où le manuel de vol de l'aéronef n'est pas transporté à bord de l'aéronef, les données et les limites de performances de l'aéronef précisées dans le manuel de vol de l'aéronef, qui doivent être désignées clairement comme étant des exigences de ce manuel.

(c) L'exploitant aérien qui a établi un manuel d'utilisation de l'aéronef doit soumettre à l'Autorité, pour approbation, un exemplaire du manuel et toutes les modifications qui y sont apportées.

(d) L'Autorité doit approuver le manuel d'utilisation de l'aéronef, et toutes les modifications qui y sont apportées avant toute utilisation.

(e) L'exploitant aérien qui a établi un manuel d'utilisation de l'aéronef doit s'assurer qu'un exemplaire de ce manuel est transporté à bord de l'aéronef qui en est l'objet.

(f) Il doit être procédé à la mise à jour du manuel de vol en y apportant les changements rendus obligatoires par l'Etat d'immatriculation.

Note 1.- Les spécifications relatives à la teneur du manuel d'utilisation figurent dans la procédure d'application 6.4.2.15.

6.4.2.15. Gestion de la fatigue

Les exploitants recueillront des données relatives à la gestion de la fatigue.

6.4.2.16. Equipage de conduite

(a) Composition de l'équipage de conduite. Le transporteur aérien doit s'assurer que l'équipage de conduite n'est pas inférieur, en nombre et en composition, à celui que spécifie le manuel d'exploitation. En plus de l'équipage minimal de conduite spécifié dans le manuel de vol, ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité, l'équipage de conduite doit comprendre les membres d'équipage de conduite qui pourront être nécessaires suivant le type de l'avion utilisé, le type d'exploitation considéré et la durée du vol entre les points où s'effectue la relève des équipages de conduite.

(b) Temps de vol, périodes de service de vol et période de repos pour la gestion de la fatigue.

Aux fins de la gestion de la fatique, l'exploitant doit établir des règles limitant les temps de vol, périodes de service de vol, périodes de service et périodes de repos pour la gestion de la fatigue des membres d'équipage de conduite.

Ces règles doivent être conformes aux prescriptions du chapitre 8.11 du RAS 08 – Exploitation et etre fondées sur les principes et connaissances scientifiques disponibles, afin de garantir que les membres d'équipage de conduite s'acquittent de leurs fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant, elles doivent aussi figurer dans le manuel d'exploitation.

Note : Le RAS – 8.11 - Exploitation contient les prescriptions concernant les limitations des heures de service et de repos du personnel de conduite des aéronefs.

6.4.2.17. Désignation du pilote commandant de bord

Pour chaque vol, l'exploitant doit désigner un pilote qui fera fonction de pilote commandant de bord.

6.4.2.18. Autorité du commandant de bord

(a) L'exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que toutes les personnes se trouvant à bord de l'avion obéissent à tous les ordres donnés par le commandant de bord dans le but d'assurer la sécurité de l'avion et des personnes ou des biens transportés conformément à la législation en vigueur.

(b) Le pilote commandant de bord est responsable de la sécurité de l'ensemble des membres d'équipage, des passagers et du fret se trouvant à bord lorsque les portes sont fermées. Le pilote commandant de bord est également responsable de la conduite et de la sécurité de l'avion depuis le moment où celui-ci est prêt à se déplacer en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les moteurs utilisés comme groupes de propulsion primaires sont arrêtés.

(c) Le pilote commandant de bord doit veiller à ce que les listes de vérification, instituées conformément aux dispositions de la section 6.4.2.24, soient rigoureusement respectées.

(d) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler au service intéressé le plus proche, et par les moyens les plus rapides à sa disposition, tout accident dans lequel l'avion se trouve impliqué et entraînant des blessures graves ou la mort de toute personne, ou des dégâts sérieux à l'avion ou à d'autres biens.

(e) Le pilote commandant de bord a la responsabilité de signaler à l'exploitant à la fin d'un vol tous les défauts constatés ou présumés de l'avion.

(f) Le pilote commandant de bord est responsable de la tenue à jour du carnet de route ou de la déclaration générale contenant les renseignements énumérés à la section 6.4.2.10.

Note: les règles concernant les responsabilités du commandant de bord et de l'équipage de conduite sont décrites dans le RAS 08.

6.4.2.19. Equipage de cabine

(a) Fonctions attribuées en cas d'urgence : L'exploitant doit déterminer, avec l'approbation de l'Autorité et d'après le nombre de sièges ou le nombre de passagers transportés, l'effectif minimal de l'équipage de cabine nécessaire dans chaque type d'avion pour effectuer une évacuation sûre et rapide, et les fonctions qui doivent être exécutées en cas d'urgence ou lorsque la situation nécessite une évacuation d'urgence. L'exploitant attribuera ces fonctions pour chaque type d'avion.

(b) Présence de membres de l'équipage de cabine aux postes d'évacuation d'urgence : Chaque membre de l'équipage de cabine auquel ont été attribuées des fonctions relatives à l'évacuation d'urgence doit occuper un siège installé conformément aux dispositions du RAS10, 10.16 pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre.

(c) Protection des membres de l'équipage de cabine pendant le vol : Chaque membre de l'équipage de cabine doit occuper un siège et boucler sa ceinture ou, si le siège en est doté, son harnais de sécurité pendant le décollage et l'atterrissage et toutes les fois que le pilote commandant de bord en donnera l'ordre.

Note.- La disposition ci-dessus n'empêche pas le pilote commandant de bord d'ordonner que la ceinture de sécurité seulement soit bouclée, à d'autres moments que pendant le décollage et l'atterrissage.

(d) **Formation :** L'exploitant doit établir et tenir à jour un programme de formation approuvé par l'Autorité, qui doit être suivi par toute personne à laquelle sont attribuées des fonctions de membre de l'équipage de cabine, avant sa prise de fonctions. Les membres d'équipage de cabine doivent suivre chaque année un programme de formation. L'exploitant doit veiller, par ces programmes de formation, à ce que chaque personne:

(1) ait la compétence voulue pour remplir les fonctions en matière de sécurité qui sont attribuées aux membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence ou de situation appelant une évacuation d'urgence ;

(2) soit exercée à utiliser l'équipement de secours et de sauvetage dont le transport est exigé, tel que les gilets de sauvetage, les radeaux de sauvetage, les toboggans d'évacuation, les issues de secours, les extincteurs portatifs, l'équipement d'oxygène, les trousses de premiers soins et de prevention universelle et les défibrilateurs externes automatisés ;

(3) si elle est en service dans des avions volant au-dessus de 3 000 m (10 000 ft), connaisse les effets de l'hypoxémie et, dans le cas des avions pressurisés, les phénomènes physiologiques qui accompagnent une décompression ;

(4) connaisse les attributions et les fonctions des autres membres de l'équipage de cabine en cas d'urgence dans la mesure où cela lui est nécessaire pour remplir ses propres fonctions ;

(5) connaisse les types de marchandises dangereuses qu'il est permis, et ceux qu'il est interdit, de transporter dans une cabine de passagers ;

(6) soit bien informée des performances humaines intéressant les fonctions remplies en cabine qui sont liées à la sécurité, y compris en ce qui concerne la coordination entre les membres de l'équipage de conduite et les membres de l'équipage de cabine.

Note : Les dispositions relatives à la formation des membres d'équipage de cabine en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses sont énoncées dans le RAS19 ainsi que dans les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

(e) Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un aéronef ayant des passagers à bord lorsque le nombre de membre d'équipage de cabine est inférieur au nombre requis pour satisfaire aux exigences suivantes :

(1) l'exploitant aérien doit, pour chaque type et modèle d'aéronef qu'il utilise, attribuer à chacun des membres d'équipage de cabine les fonctions que celui-ci doit exercer en cas d'urgence, y compris une évacuation d'urgence, et doit démontrer que ces fonctions peuvent être exercées de façon satisfaisante pour répondre à toute situation d'urgence pouvant raisonnablement être prévue, y compris l'éventualité de l'incapacité de l'un des membre d'équipage de cabine d'exercer ses fonctions ;

(2) l'exploitant aérien doit s'assurer que les fonctions assignées en application du paragraphe (1) ci dessus sont précisées dans le manuel d'exploitation de la compagnie.

(f) L'exploitant aérien peut utiliser un aéronef ayant des passagers à bord sans que l'équipage ne comprenne le nombre minimal de membre d'équipage de cabine visé au paragraphe (e) ci-dessus, s'il respecte les conditions suivantes :

~~(1)~~ il y est autorisé aux termes de son certificat de PEA~~;~~

(2) il a reçu une dérogation de l'Autorité.

(g) Dans le cas d'un aéronef à plus d'un pont, le nombre de membres d'équipage de cabine à chaque pont doit être conforme aux exigences des paragraphes (e) et (f).

(h) Désignation d'un chef de cabine. L'exploitant aérien doit désigner un chef de cabine lorsque l'équipage comprend plus d'un membre d'équipage de cabine.

(i) Temps de vol, périodes de service de vol et périodes de services et période de repos pour la gestion de la fatigue.

Aux fins de la gestion de la fatigue, l'exploitant doit établir des règles limitant les temps de vol, périodes de service de vol, périodes de service et périodes de repos pour la gestion de la fatigue des membres d'équipage de cabine.

Ces règles doivent être conformes aux prescriptions du chapitre 8.11 du RAS 08 – Exploitation et etre fondées sur les principes et connaissances scientifiques disponibles, afin de garantir que les membres d'équipage de cabine s'acquittent de leurs fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant, elles aussi doivent figurer dans le manuel d'exploitation.

6.4.2.20. Manuel de l'équipage de cabine

(a) L'exploitant aérien doit fournir au personnel de cabine un manuel de procédures acceptable pour l'Autorité. Ce manuel doit :

(1) contenir les procédures, les politiques et procédures opérationnelles applicables aux équipages de cabine et au transport de passagers ;

(2) être spécifique au type et modèle d'aéronef contenant les détails de leurs procédures normales, d'exception, de secours et d'urgence ainsi que l'emplacement et l'utilisation de l'équipement de secours.

6.4.2.21. Cartes de consignes passagers

(a) L'exploitant doit mettre à bord de chaque aéronef de transports passagers, en des emplacements commodes pour l'usage de chaque passager, des cartes imprimées en supplément au briefing oral et contenant :

(1) pictogrammes et méthodes indiquant l'utilisation des issues de secours ;

(2) autres instructions nécessaires pour l'utilisation des équipements de secours, et

(3) informations relatives aux restrictions et exigences associées à l'occupation de la rangée de sièges située à proximité des issues de secours.

(b) L'exploitant doit s'assurer que chaque carte de consignes contient des informations qui sont relatives uniquement au type et modèle d'aéronef utilisé pour ce vol.

Note : des informations supplémentaires sur l'information à fournir aux passagers et les cartes de consignes sont fournies dans la Procédure d'Application PA.6.4.2.21.

6.4.2.22. Transport de passagers de catégorie spéciale

(a) Le Transporteur aérien doit établir des procédures pour le transport de passagers en situation spéciale tels que :

(1) passagers à mobilité réduite ;

(2) transport d'enfants (deux ans et plus à moins de douze ans) ;

(3) transport des bébés (enfants de moins de deux ans) ;

(4) transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts.

(5) Passagers indisciplinés

(b) Transport de passagers à mobilité réduite. L'exploitant doit :

(1) établir des procédures pour le transport de passagers à mobilité réduite ;

(2) s'assurer que les passagers à mobilité réduite ne se voient pas attribuer des sièges ou n'occupent pas de sièges où leur présence pourrait :

(i) gêner les membres d'équipage dans leurs tâches ;

(ii) obstruer l'accès à un équipement de sécurité ;

(iii) ou gêner l'évacuation d'urgence de l'avion.

(3) La présence à bord de passagers à mobilité réduite doit être signalée au commandant de bord.

(4) Un membre de l'équipage de cabine, ou à défaut de l'équipage de conduite, doit fournir les renseignements nécessaires au passager à mobilité réduite et à son accompagnateur, sur le chemin à prendre vers l'issue de secours appropriée et sur le meilleur moment pour commencer à se diriger vers celle-ci.

(c) Transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts.

L'exploitant doit établir des procédures pour le transport de passagers non admissibles, refoulés ou de personnes aux arrêts aux fins d'assurer la sécurité de l'avion et de ses occupants. Le transport de l'une quelconque de ces personnes doit être notifié au commandant de bord.

Note: Le *RAS 08 contient les règles qui s'appliquent aux passagers à bord des aéronefs.*

6.4.2.23. Programmes de formation

(a) L'exploitant doit établir et tenir à jour un programme de formation au sol et en vol par l'Autorité, qui doit garantir que chaque membre de l'équipage de conduite ou personne remplissant des fonctions de contrôle d'exploitation reçoit une formation lui permettant de s'acquitter des fonctions qui lui sont confiées.

(b) Le programme de formation :

a. Doit prévoir des moyens de formation au sol et en vol ainsi que des instructeurs dûment qualifiés, comme il aura été déterminé par l'Autorité ;

b. Doit comprendre un stage d'entraînement au sol et en vol sur le ou les types d'avions à bord desquels le membre d'équipage de conduite doit exercer ses fonctions;

c. Doit porter sur la coordination des tâches des membres de l'équipage de conduite et doit comprendre des exercices sur tous les types, de situations d'urgence et de situations anormales résultant d'un mauvais fonctionnement, d'un incendie ou d'autres anomalies affectant le ou les groupes motopropulseurs, la cellule ou les systèmes de l'avion ;

d. Doit porter également sur les connaissances et les aptitudes relatives aux procédures de vol à vue et de vol aux instruments pour la zone d'exploitation envisagée, sur les performances humaines, y compris la gestion des menaces et des erreurs, ainsi que sur le transport des marchandises dangereuses ;

e. doit garantir que chaque membre d'équipage de conduite connaît ses fonctions et sait comment elles se relient à celles des autres membres de l'équipage de conduite, notamment en ce qui concerne les procédures anormales ou d'urgence ;

f. doit être donné à intervalles réguliers, déterminés par l'Autorité, et doit comprendre une évaluation de la compétence.

(c) Tout exploitant aérien doit disposer d'un manuel de formation approuvé par l'Autorité comprenant la politique générale de formation, de contrôle et de conservation des dossiers.

(d) Tout exploitant aérien doit soumettre à l'Autorité toute révision d'un programme approuvé de formation, et doit recevoir une approbation écrite de l'Autorité avant que cette révision ne puisse être utilisée.

Note 1: Le RAS 01 et le RAS 02 contiennent les règles concernant les licences et la formation du personnel.

Note 2 : voir la Procédure d'Application PA.6.4.2.23 pour un exemple de plan de programme de formation.

6.4.2.24. Listes de vérification (Check lists)

(a) L'exploitant aérien doit établir des listes de vérifications pour chaque type d'aéronef qu'il utilise et mettre les parties applicables de la liste à la portée des membres d'équipage.

(b) Les listes de vérification prévues au paragraphe (a) ci-dessus doivent être utilisées par l'équipage de conduite avant, pendant et après toutes les phases de vol et en cas d'urgence, afin que soient respectées les procédures d'exploitation figurant dans le manuel d'utilisation de l'aéronef, dans le manuel de vol ou dans tout autre document associé au certificat de navigabilité ainsi que dans le manuel d'exploitation. La

conception et l'utilisation des listes de vérification doivent respecter les principes des facteurs humains.

(c) L'exploitant aérien doit s'assurer que les listes de vérification sont conçues de telle sorte qu'un membre d'équipage de conduite n'aura pas besoin de faire recours à sa mémoire pour les items à contrôler.

(d) L'exploitant aérien doit faire en sorte que les procédures approuvées soient facilement utilisables dans le poste de pilotage de chaque aéronef et que l'équipage de conduite doit les suivre obligatoirement en exploitant l'aéronef.

6.4.2.25. Liste minimale d'équipements (LME)

(a) L'exploitant doit faire figurer dans le manuel d'exploitation une liste minimale d'équipements (LME), approuvée par l'Autorité, qui doit permettre au pilote commandant de bord de déterminer si un vol peut être commencé ou poursuivi à partir d'une halte intermédiaire au cas où un instrument, un élément d'équipement ou un circuit subirait une défaillance. S'il n'est pas l'Etat d'immatriculation, l'Autorité doit s'assurer que la LME ne remet pas en cause la conformité de l'avion avec le règlement de navigabilité applicable dans l'Etat d'immatriculation.

(b) L'exploitant doit établir, pour chaque aéronef une liste minimale d'équipements (L.M.E.), approuvée par l'Autorité. Celle-ci doit être basée sur, mais pas moins restrictive que, la liste minimale d'équipements de référence ou Master MEL (L.M.E.R.) correspondante (si elle existe) acceptée par l'Autorité.

(c) L'exploitant ne doit exploiter un avion qu'en conformité avec la L.M.E., sauf dérogation de l'Autorité. Une telle dérogation ne permettra en aucun cas une exploitation en dehors des restrictions de la L.M.E.R. Les conditions d'établissement, ainsi que les procédures d'acceptations et

d'approbations des L.M.E.R et des L.M.E sont précisées dans la procédure d'application relative à l'établissement de la LME.

Note: le *RAS 10 contient les règles qui s'appliquent aux instruments et équipements à bord des aéronefs.*

6.4.2.26. Liste d'écarts de configuration (LEC)

L'exploitant doit fournir à l'usage des membres d'équipage de conduite, personnel de maintenance et personnes affectées aux fonctions de contrôle d'exploitation pendant l'exercice de leurs tâches, une Liste d' Écarts de Configuration (LEC) spécifique au type d'aéronef et approuvé par l'Autorité. Le manuel d'exploitation doit contenir des procédures d'exploitation acceptables pour l'Autorité et en conformité aux exigences de la LEC.

6.4.2.27. Données de performance

L'exploitant doit s'assurer que les données approuvées relatives aux performances et figurant dans le manuel de vol sont utilisées afin de déterminer la conformité aux exigences stipulées dans la partie appropriée, complétées si nécessaire par d'autres données acceptables pour l'Autorité.

Note 2 : le RAS 8 contient les règles en matière de limitations des performances des aéronefs.

6.4.2.28. Chargement, masse et centrage

(a) Tout exploitant doit disposer d'un système approuvé par l'Autorité pour obtenir, maintenir et distribuer au personnel approprié les informations à jour relatives à la masse et au centrage de chaque aéronef qu'il exploite.

(b) L'exploitant doit s'assurer que, quelle que soit la phase de l'exploitation, le chargement, la masse et le centrage de l'avion sont conformes aux limites spécifiées dans le manuel de vol ou le manuel d'exploitation approuvé, si celui-ci est plus restrictif.

(c) L'exploitant doit établir la masse et le centrage de tout avion sur la base d'une pesée réelle préalablement à la mise en service, puis à intervalles de 4 ans si les masses individuelles avion sont utilisées et de 9 ans si les masses de flotte sont utilisées. Les effets cumulés des modifications et renseignés. De plus, les avions doivent faire l'objet d'une nouvelle pesée si les modifications et/ou réparations ont un impact sur la masse, le centrage et/ou les persormances.

(d) L'exploitant doit déterminer la masse de tous les éléments d'exploitation et des membres d'équipage inclus dans la masse de base, par pesée ou par utilisation de masses forfaitaires. L'influence de leur position dans l'avion sur le centrage doit être déterminée.

(e) L'exploitant doit établir la masse de la charge marchande, y compris tout ballast :

- par pesée réelle ;
- ou si approuvé par l'Autorité, par référence à des masses forfaitaires des passagers et des bagages.

(f) L'exploitant doit déterminer la masse de la charge en carburant sur la base de la densité réelle ou, si celle-ci n'est pas connue, d'une densité standard calculée conformément à une méthode décrite dans le manuel d'exploitation approuvé.

(g) L'exploitant doit spécifier dans le manuel d'exploitation les principes et les méthodes utilisés pour la fourniture de services au sol, le chargement et pour le système de masse et centrage, répondant aux exigences du présent chapitre. Ce système doit couvrir tous les types d'exploitations prévus.

6.4.2.29. Données aéronautiques

(a) L'exploitant doit disposer d'un système approuvé par l'Autorité pour obtenir, maintenir et distribuer au personnel approprié des données aéronautiques à jour pour toute route et aéroport qu'il utilise.

(b) Le système approuvé par l'Autorité doit fournir des données à jour sur les obstacles pour les calculs de performances de départ et d'arrivée.

(c) Dans le cadre du respect des dispositions relatives au paragraphe (b) ci-dessus, l'exploitant doit tenir compte de la précision du tracé des cartes.

Note 1 : voir la Procédure d'Application PA: 6.4.2.29 pour les renseignements spécifiques d'aéroport à consigner dans le système de vérification de données aéronautiques.

6.4.2.30. Système de documents sur la sécurité des vols

Comme spécifié au chapitre 6.4.1.3(c), les exploitants établiront, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, un système de documents sur la sécurité des vols destiné à l'usage et à l'orientation du personnel d'exploitation.

6.4.2.30.1. Organisation

Les exploitants devront communiquer à l'ANACIM une fiche synthétique relative à leur système de documents sur la sécurité des vols, et précisant les documents concernés, ainsi que les parties et volumes y afférents.

Le système de documents sur la sécurité des vols doit être organisé selon les critères qui facilitent la recherche de l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol qui figure dans les différents documents d'exploitation

composant le système, ainsi que la gestion de la diffusion et de la révision des documents d'exploitation.

Les renseignements contenus dans le système de documents sur la sécurité des vols doivent être regroupés en fonction de leur importance et de leur usage, comme suit :

a) renseignements d'urgence critique, par exemple renseignements dont la non disponibilité immédiate peut compromettre la sécurité de l'exploitation ;

b) renseignements urgents, par exemple renseignements dont la non disponibilité à bref délai peut avoir une incidence sur le niveau de sécurité de l'exploitation ou entraîner des retards ;

c) renseignements d'usage fréquent ;

d) renseignements de référence, par exemple renseignements nécessaires à l'exploitation qui ne correspondent pas aux définitions de l'alinéa b) ou c) ;

e) renseignements qui peuvent être groupés en fonction de la phase de vol pendant laquelle ils sont utilisés.

Les renseignements d'urgence critique doivent figurer au début des documents sur la sécurité des vols et être facilement repérables.

Les renseignements d'urgence critique, les renseignements urgents et les renseignements d'usage fréquent doivent être présentés sur des cartes et des guides de consultation rapide.

6.4.2.30.2. Validation

Le système de documents sur la sécurité des vols doit être validé avant d'être mis en place et ce, dans des conditions réalistes. La validation doit porter sur les aspects critiques de l'utilisation de l'information, afin d'en vérifier

l'efficacité. Le processus de validation doit également porter sur les interactions entre tous les groupes qui peuvent intervenir au cours de l'exploitation d'un vol.

6.4.2.30.3. Conception

La terminologie utilisée dans le système de documents sur la sécurité des vols doit être uniforme et les objets et actions habituels doivent être désignés par des termes d'usage courant.

Les documents d'exploitation doivent comprendre un lexique des termes et sigles, accompagnés de leur définition courante. Le lexique doit être mis à jour régulièrement pour qu'il soit possible d'avoir accès à la terminologie la plus récente. Tous les termes, sigles et abréviations importants figurant dans le système de documents doivent être définis.

Les documents de tous les types composant le système de documents sur la sécurité des vols doivent avoir une présentation uniforme, notamment en ce qui concerne le style, la terminologie, les graphiques et les symboles ainsi que la présentation visuelle. Cette uniformisation s'applique également à l'emplacement des différents types d'information et à l'utilisation des unités de mesure et des codes.

Le système de documents sur la sécurité des vols doit comprendre un index principal qui permet de retrouver rapidement l'information figurant dans plus d'un document d'exploitation.

L'index principal doit figurer au début de chaque document et ne doit pas comprendre plus de trois niveaux. Les pages contenant de l'information sur les procédures anormales et d'urgence doivent être munie d'onglet pour accès rapide.

Le système de documents sur la sécurité des vols doit être conforme aux exigences du système qualité de l'exploitant, le cas échéant.

6.4.2.30.4. Mise en place

Les exploitants doivent surveiller la mise en place du système de documents sur la sécurité des vols, pour veiller à ce que les documents soient utilisés d'une façon appropriée et réaliste, en fonction des particularités du milieu d'exploitation et d'une manière qui soit à la fois utile pour l'exploitant et profitable pour le personnel. Le mécanisme de surveillance doit comprendre un système formel de rétroaction permettant au personnel d'exploitation d'apporter sa contribution.

6.4.2.30.5. Amendement

Les exploitants doivent mettre en place un système de contrôle de la collecte, de l'examen, de la diffusion et de la révision de l'information pour traiter les renseignements et les données provenant de toutes les sources pertinentes pour le type d'exploitation qu'ils réalisent, y compris l'ANACIM, les autorités de l'Etat de conception, celles de l'Etat d'immatriculation, les constructeurs et les fournisseurs d'équipement.

Les exploitants doivent mettre en place un système de collecte, d'examen et de diffusion de l'information pour traiter les renseignements découlant de changements émanant de leurs activités, notamment :

a) changements résultant de l'installation de nouveaux équipements ;

b) changements apportés par suite de l'expérience en exploitation,

c) changements apportés aux politiques et procédures de l'exploitant ;

d) changements apportés au certificat de l'exploitant ;

e) changements visant à maintenir l'uniformité dans l'ensemble du parc aérien.

Les exploitants doivent s'assurer que les principes, les politiques et les procédures relatifs à la coordination de l'équipage sont adaptés à leur exploitation.

Le système de documents sur la sécurité des vols doit être révisé :

a) régulièrement (au moins une fois l'an) ;

b) après des événements importants (fusion, acquisition, croissance rapide, réduction des effectifs, etc…) ;

c) après des changements technologiques (introduction de nouveaux équipements) ;

d) après une modification des règlements de sécurité.

Les exploitants doivent se doter de méthodes pour diffuser les renseignements nouveaux. Les méthodes doivent être modulées en fonction de l'urgence de cette diffusion.

Les renseignements nouveaux doivent être examinés et validés compte tenu de leurs effets sur l'ensemble du système de documents sur la sécurité des vols.

La méthode de diffusion des renseignements nouveaux doit être complétée par un système de suivi pour s'assurer que le personnel d'exploitation dispose des renseignements les plus récents. Le système de suivi doit comprendre une procédure permettant de vérifier que le personnel d'exploitation a reçu les dernières mises à jour.

6.4.2.31. Guide routier

(a) L'exploitant doit fournir à l'usage des membres d'équipage de conduite et personnes assignées aux fonctions de contrôle d'exploitation pendant l'exercice de leurs tâches, un guide routier et des cartes aéronautiques approuvés par l'Autorité.

(b) Le guide routier et les cartes aéronautiques doivent être à jour et appropriés pour les types et zones d'exploitation prévus d'être exploités par L'exploitant.

6.4.2.32. Conditions météorologiques

(a) L'exploitant doit s'assurer que lorsqu'un vol doit s'effectuer conformément aux règles de vol à vue, il ne doit être entrepris que si des messages météorologiques récents (ou une combinaison de messages récents et de prévisions) indiquent que les conditions météorologiques le long de la route (ou de la partie de la route qui doit être parcourue conformément aux règles de vol à vue) seront, le moment venu, de nature à permettre l'application de ces règles.

Un avion qui doit effectuer un vol conformément aux règles de vol aux instruments :

i. ne décollera de l'aérodrome de départ que si les conditions météorologiques, à l'heure d'utilisation, sont égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol considéré ;

ii. ne décollera ou ne poursuivra le vol au-delà du point de replanification en vol que si, à l'aérodrome d'atterrissage prévu ou à chaque aérodrome de dégagement choisi compte tenu des dispositions de la section 4.3.4, les observations météorologiques récentes ou une combinaison d'observations récentes et de prévisions indiquent que les conditions météorologiques seront, à l'heure d'utilisation prévue,

égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol considéré.

Pour garantir le respect d'une marge de sécurité suffisante dans la détermination de la question de savoir si une approche et un atterrissage en sécurité peuvent ou non être exécutés à chaque aérodrome de dégagement, l'exploitant spécifiera une gamme de valeurs appropriée, acceptable pour l'Autorité pour la hauteur de la base des nuages et la visibilité, à ajouter aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant.

(b) L'exploitant ne doit utiliser que des sources officielles pour les bulletins et prévisions météorologiques approuvées ou acceptées par l'Autorité en matière de décisions relatives à l'exploitation.

*Note 1 : l*es *RAS 08 et RAS 11-Vol 1 contiennent les règles concernant les conditions météorologiques.*

Note 2 : voir Procédure d'Application PA.6.4.2.31 - Conditions météorologiques fixant les exigences supplémentaires en matière de sources de bulletins météorologiques satisfaisants pour la planification des vols et le contrôle des mouvements en exploitation.

(c) L'exploitant doit s'assurer qu'un vol qui doit traverser une zone où l'on signale ou prévoit du givrage ne doit être entrepris que si l'avion est certifié et équipé pour voler dans ces conditions.

(d) L'exploitant doit s'assurer qu'un vol qu'il est prévu d'effectuer en conditions de givrage au sol observées ou présumées ou qui risque d'être exposé à de telles conditions ne doit être entrepris que si l'avion a fait l'objet d'une inspection givrage et, au besoin, d'un traitement de dégivrage/antigivrage approprié. Les accumulations de glace et autres contaminants d'origine naturelle seront enlevés afin de maintenir l'avion en état de navigabilité avant le décollage.

Note : voir Procédure d'Application PA.6.4.2.32 – pour les détails des exigences relatives au programme de dégivrage et anti-givrage au sol d'un exploitant.

6.4.2.33. Système de supervision et de contrôle d'exploitation

(a) Pour les vols dont le programme est publié, tout exploitant doit disposer d'un système adéquat de régulation et de surveillance convenables des vols programmés et en cours, approuvé par l'Autorité.

(b) Le système de régulation et de surveillance doit disposer de centres de régulation, convenables à l'exploitation devant être conduite, localisés à des points nécessaires afin de garantir d'une manière adéquate la préparation et la régulation des vols programmés.

(c) Pour les vols programmés, tout centre de régulation fournissant des services à l'exploitant doit disposer d'assez d'agents techniques d'exploitation qualifiés afin d'assurer un contrôle d'exploitation correct de chaque vol.

Le contrôle de l'exploitation signifie la pratique par l'exploitant, dans l'intérêt de la sécurité, de la responsabilité pour le déclenchement, la poursuite, la cessation ou le déroutement d'un vol.

Note 2 : L'organisation et les méthodes établies pour exercer le contrôle de l'exploitation devraient être incluses dans le manuel d'exploitation et devraient couvrir au moins une description des responsabilités concernant le déclenchement, la poursuite, la cessation ou le déroutement de chaque vol.

6.4.2.34. Système de suivi des vols charter

(a) Pour les vols charters, tout exploitant doit disposer d'un système approuvé par l'Autorité pour fournir des documents de préparation des

vols et déterminer les heures de départ et d'arrivée de ses vols à tous les aéroports.

(b) Le système décrit au paragraphe (a) doit avoir un moyen de communication à travers des installations privées ou publiques disponibles pour contrôler les départs et arrivées à tous les aéroports, incluant les vols déroutés.

(c) Pour tout aéronef en dessous de 5700 kg, il n'est pas exigé d'un exploitant de disposer de système de suivi de vol pour chaque vol pour lequel un plan de vol ATC est déposé et qui reste valable jusqu'à l'arrivée à destination.

Note : voir Procédure d'Application PA.6.4.2.34 – pour des exigences supplémentaires relatives au système de suivi des vols d'un exploitant.

6.4.2.35. Equipements de communication

(a) L'exploitant ne peut exploiter un avion que si ce dernier est doté de l'équipement radio exigé et adapté au type d'exploitation poursuivi.

(b) Lorsque deux systèmes radio indépendants (distincts et complets) sont exigés par cette section, chaque système doit être équipé d'une installation d'antenne indépendante, toutefois, dans le cas des antennes rigides non filaires ou dans le cas d'installation de fiabilité équivalente, une antenne unique peut être utilisée.

(c) L'équipement radio exigé pour la conformité au paragraphe ci-dessus doit également permettre la communication sur la fréquence aéronautique d'urgence 121.5 MHz.

(d) Pour les vols de transport passagers dont le programme est publié, tout exploitant doit pouvoir disposer de moyens de radio communications rapides et fiables pour entrer en contact avec tous les vols opérant sur

l'ensemble du réseau de l'exploitant sous les conditions normales d'exploitation.

6.4.2.36. Altitudes minimales de vol

(a) Tout exploitant doit être autorisé à fixer des altitudes minimales de vol sur les routes qu'il parcourt et pour lesquelles l'Etat survolé ou l'Etat responsable a fixé des altitudes minimales de vol, à condition que ces altitudes ne soient pas inférieures à celles établies par ledit Etat, sauf si elles ont été expressément approuvées.

(b) L'exploitant doit spécifier la méthode qu'il a l'intention d'adopter pour déterminer les altitudes minimales de vol sur les routes pour lesquelles l'Etat survolé, ou l'Etat responsable, n'a pas fixé d'altitude minimale de vol, et il doit indiquer cette méthode dans le manuel d'exploitation. Les altitudes minimales de vol déterminées conformément à cette méthode ne doivent pas être inférieures à la hauteur minimale spécifiée au RAS11.

(c) la méthode adoptée pour établir les altitudes minimales de vol doivent être approuvée par l'Autorité.

(d) l'Autorité doit approuver cette méthode qu'après avoir étudié soigneusement l'influence probable des facteurs suivants sur la sécurité du vol considéré:

(1) précision et fiabilité avec lesquelles la position de l'avion peut être déterminée ;

(2) imprécisions dans les indications des altimètres utilisés ;

(3) caractéristiques topographiques (par exemple accidents de terrain) ;

(4) probabilité de conditions atmosphériques défavorables en cours de route (par exemple forte turbulence, courants descendants) ;

(5) imprécisions possibles des cartes aéronautiques ;

(6) réglementation de l'espace aérien.

6.4.2.37. Minimums opérationnels d'aérodrome

(a) L'exploitant prévoira des minimums opérationnels d'aérodrome pour chaque aérodrome de départ, de destination, ou de dégagement, qu'il a l'intention d'utiliser. La méthode de détermination de ces minimums opérationnels sera approuvée par l'Autorité. Ces minimums opérationnels ne seront pas inférieurs à ceux établis pour de tels aérodromes par l'État dans lequel l'aérodrome est situé, sauf lorsque spécifiquement approuvé par ledit État. Toute exigence supplémentaire spécifiée par l'autorité compétente est ajoutée aux minimums.

(b) Lors de l'établissement de minimums opérationnels pour l'aérodrome, l'exploitant prend en compte les éléments suivants:

(1) le type, les performances et la manœuvrabilité de l'aéronef;

(2) la composition, la compétence et l'expérience de l'équipage de conduite;

(3) les dimensions et caractéristiques des pistes/aires d'approche finale et de décollage susceptibles d'être sélectionnées pour utilisation;

(4) l'adéquation et les performances des aides visuelles et non visuelles disponibles au sol;

(5) les équipements disponibles à bord de l'aéronef pour assurer la navigation et/ou le contrôle de la trajectoire de vol lors des phases de décollage, d'approche, d'arrondi, d'atterrissage, de roulage à l'atterrissage et d'approche interrompue;

(6) aux fins de déterminer les marges de franchissement exigées, les obstacles situés dans les aires d'approche, les aires d'approche

interrompue et les trouées d'envol nécessaires pour l'exécution des procédures d'urgence;

(7) l'hauteur/altitude de franchissement d'obstacles pour les procédures d'approche aux instruments;

(8) les moyens de détermination des conditions météorologiques et de leur transmission; et

(9) la technique de vol à utiliser lors de l'approche finale.

(c) L'exploitant spécifie la méthode utilisée pour déterminer les minimums opérationnels d'un aérodrome dans le manuel d'exploitation.

(d) Les minimums établis pour une procédure donnée d'approche et d'atterrissage ne sont utilisés que si toutes les conditions suivantes sont remplies :

(1) Les équipements au sol portés sur la carte nécessaire pour la procédure envisagée sont en fonctionnement;

(2) les systèmes à bord de l'aéronef nécessaires pour ce type d'approche sont en fonctionnement;

(3) les critères exigés pour les performances de l'aéronef sont remplis; et

(4) l'équipage dispose des qualifications requises.

6.4.2.38. Hauteur de franchissement du seuil pour les approches de précision

(a) L'exploitant doit établir des procédures opérationnelles destinées à garantir qu'un avion effectuant des approches de précision franchira le seuil, alors qu'il se trouve en configuration et en assiette d'atterrissage, avec une marge suffisante pour la sécurité.

6.4.2.39. Routes et zones d'exploitation

(a) L'exploitant doit s'assurer que son exploitation est effectuée uniquement sur des routes ou dans des zones telles que :

(1) des installations et les services au sol, incluant les services météorologiques, sont fournis et sont appropriés à l'exploitation prévue ;

(2) les performances de l'avion qu'il est prévu d'utiliser permettent de satisfaire aux exigences en matière d'altitude minimale de vol ;

(3) les équipements de l'avion qu'il est prévu d'utiliser satisfont aux exigences minimales relatives à l'exploitation prévue ;

(4) les cartes et fiches appropriées sont disponibles ;

(5) pour une exploitation de bimoteurs, des aérodromes adéquats doivent être disponibles dans les limites de temps et de distance ;

(6) pour une exploitation de monomoteur, il existe des aires permettant la réalisation d'un atterrissage forcé en sécurité.

(b) L'exploitant doit s'assurer que l'exploitation est conduite en respectant toutes les restrictions de route ou de zone d'exploitation imposées par l'Autorité.

6.4.2.40. Précision de la navigation

(a) L'exploitant, sur chaque route ou zone de son exploitation doit disposer de systèmes et équipements de navigation capables de permettre la navigation de l'aéronef :

(1) avec un degré de précision conforme aux exigences des services de la circulation aérienne; et

(2) vers des aéroports avec un degré de précision nécessaire pour le vol concerné.

(b) Dans des situations sans système de référence de navigation adéquat, l'Autorité peut autoriser des vols de jour VFR qui peuvent être conduits en toute sécurité par pilotage à vue en se basant sur les caractéristiques du terrain.

(c) A l'exception de certaines aides à la navigation exigées pour des routes en direction d'aéroports de dégagement, l'Autorité listera sur les spécifications d'exploitation de l'exploitant les aides au sol non visuelles exigées pour l'approbation des routes en dehors de l'espace contrôlé.

(d) Les aides au sol non visuelles ne sont pas exigées pour les vols de nuit en VFR sur les routes que le détenteur de certificat expose et que ces routes disposent de repères fiables, éclairés et adéquats pour la sécurité des vols.

(e) L'exploitation sur les segments de route par utilisation de moyens de navigation célestes ou autres équipements de navigation spéciaux doit être approuvée par l'Autorité.

6.4.2.41. Préparation des vols

(a) Aucun vol ne doit être entrepris avant qu'aient été remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié que :

(1) l'avion est en état de navigabilité;

(2) l'avion est doté des instruments et des équipements prescrits dans le RAS10 pour le type de vol consiédéré et que ceux-ci sont suffisant pour le vol ;

(3) qu'il a été délivré une fiche d'entretien se rapportant aux dispositions du pérsent règlement relatif aux exigences en matière de maintenance (RAS 6 4.3);

(4) que la masse et le centrage de l'avion permettent d'effectuer le vol avec sécurité, compte tenu des conditions de vol prévues ;

(5) que toute charge transportée est convenablement répartie à bord et arrimée de façon sure ;

(6) qu'il a été effectué une vérification indiquant que les limites d'emploi relatives aux performances des avions peuvent etre respectées au cour du vol considéré ;

(7) que les normes relatives à la planification opérationnelle des vols ont été appliquées.

(b) Après usage, les fiches de préparation de vol seront conservées pendant trois mois par l'exploitant.

Note : Le *RAS 08 contient les règles concernant la préparation des vols.*

(c) Planification opérationnelle des vols : Planification opérer Pour chaque vol prévu, il doit être établi un plan de vol exploitation. Le plan de vol exploitation doit être approuvé et signé par le pilote commandant de bord et par l'agent technique d'exploitation, et copie sera remise à l'exploitant ou à un agent désigné; s'il ne peut être remis, il doit être déposé à l'administration de l'aéroport ou en un endroit convenable à l'aérodrome de départ.

6.4.2.42. Spécifications supplémentaires relatives aux vols d'avions à deux turbomachines sur des routes situées à plus 60 minutes d'aérodromes de dégagement en route, y compris les vols à temps de déroutement prolongé (EDTO)

(a) Spécifications relatives aux vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'aérodromes de dégagement en route

6.4.2.42.1.

6.4.2.42.1.1. Les exploitants qui effectuent des vols sur des routes situées à plus de 60 minutes d'aérodromes de dégagement en route veilleront :

a) pour tous les avions :

1) à ce que des aérodromes de dégagement en route soient désignés ; et

2) à ce que les renseignements les plus récents sur les aérodromes de dégagement en route désignés, y compris l'état opérationnel et les conditions météorologiques, soient fournis à l'équipage de conduite ;

b) pour les avions à deux turbomachines : à ce que les renseignements les plus récents fournis à l'équipage de conduite indiquent que, à l'heure d'utilisation prévue des aérodromes de dégagement en route désignés, les conditions seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par les exploitants pour les vols en question.

6.4.2.42.1.2. En plus de respecter les prescriptions du § 6.4.2.42.1.1., tous les exploitants veilleront à ce que les éléments suivants soient pris en compte et procurent le niveau de sécurité général prévu par les dispositions de la présente Annexe :

a) procédures de contrôle d'exploitation et de régulation des vols ;

b) procédures d'exploitation ;

c) programmes de formation.

6.4.2.42.2. À moins que l'opération n'ait été spécifiquement approuvée par l'État de l'exploitant, un avion à deux turbomachines ou plus ne pourra pas, être utilisé sur une route où le temps déroutement jusqu'à un aérodrome de dégagement en route, à partir de n'importe quel point de la route, calculé en atmosphère type (ISA) et en air calme, à la vitesse de croisière avec un moteur hors de fonctionnement (avions à deux turbomachines) ou à la vitesse de croisière tous moteurs en fonctionnement (avions équipés de plus de deux turbomachines), dépasse un seuil fixé par ledit État pour ce genre d'opération.

Quand le temps de déroutement excède le seuil de temps, le vol est-considéré comme un vol à temps de déroutement prolongé (EDTO).

6.4.2.42.3. Dans le cas de l'exploitant d'un type d'avion particulier qui effectue des vols à temps de déroutement prolongé, le temps de déroutement maximal sera approuvé par l'État de l'exploitant.

6.4.2.42.4. Lors de l'approbation d'un temps de déroutement maximal approprié pour l'exploitant d'un type d'avion particulier qui effectue des vols à temps de déroutement prolongé, l'État de l'exploitant veillera :

a) pour tous les avions : à ce que la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, le cas échéant, indiquée dans le manuel de vol de l'avion (directement ou par référence) et concernant cette exploitation, ne soit pas dépassée ; et

b) pour les avions à deux turbomachines : à ce qu'ils aient reçu une certification EDTO.

6.4.2.42.5. Indépendamment des dispositions du § 4.7.2.3, alinéa a), sur la base des résultats d'une évaluation du risque de sécurité spécifique effectuée par l'exploitant qui montrent comment un niveau de sécurité équivalent sera maintenu, l'État de l'exploitant peut approuver des vols sur une route où la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes de bord est dépassée. L'évaluation du risque de sécurité spécifique tiendra compte au minimum des éléments suivants :

a) capacités de l'exploitant ;

b) fiabilité générale de l'avion ;

c) fiabilité de chaque système visé par une limite de temps ;

d) renseignements pertinents provenant de l'avionneur ; et

e) mesures d'atténuation spécifiques.

6.4.2.42.6. Dans le cas d'un avion effectuant un vol EDTO, le carburant supplémentaire visé au § 4.3.6.3, alinéa f), sous-alinéa 2), comprendra le carburant nécessaire pour respecter le scénario carburant critique EDTO établi par l'État de l'exploitant.

6.4.2.42.7. Un vol ne sera pas poursuivi sur une route située au-delà du seuil de temps visé au § 4.7.2.1 à moins d'avoir réévalué la disponibilité des aérodromes de dégagement en route désignés et à moins que les renseignements les plus récents n'indiquent que, à l'heure d'utilisation prévue, les conditions à ces aérodromes seront égales ou supérieures aux minimums opérationnels d'aérodrome établis par l'exploitant pour le vol en question. S'il est déterminé que, à l'heure d'utilisation prévue, l'une quelconque des conditions sera défavorable à une approche et un atterrissage en sécurité à l'aérodrome concerné, on établira une marche à suivre différente.

6.4.2.42.8. Lors de l'approbation de temps de déroutement maximaux applicables à des avions à deux turbomachines, l'État de l'exploitant veillera à ce que les éléments suivants soient pris en compte en vue de la réalisation du niveau général de sécurité prévu par les dispositions de l'Annexe 8 :

a) fiabilité du système de propulsion ;

b) certification de navigabilité pour l'exploitation EDTO du type d'avion ;

c) programme de maintenance EDTO.

6.4.3. ENTRETIEN DES AVIONS

6.4.3.1 Responsabilités de l'exploitant en matière de maintenance

(a) Tout exploitant doit veiller à ce que :

(1) chaque avion qu'il exploite soit maintenu en état de navigabilité ;

(2) l'équipement opérationnel et l'équipement de secours nécessaires pour un vol prévu soient en bon état de fonctionnement ;

(3) le certificat de navigabilité de chaque avion qu'il exploite demeure valide.

(b) Il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un avion s'il n'est pas entretenu et remis en service soit par un organisme agréé conformément aux sections 6.4.3.8 à 6.4.3.14, soit dans le cadre d'un système équivalent, l'un et l'autre devant être acceptables pour l'Etat d'immatriculation. (DCS 24.2.5)

(c) La personne qui signe la fiche de maintenance doit être titulaire d'une licence délivrée conformément au RAS 1.

(d) L'exploitant doit recourir à une personne ou à un groupe de personnes pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de contrôle de maintenance.

(e) L'exploitant doit veiller à ce que la maintenance de ses avions soit effectuée conformément au programme de maintenance approuvé.

6.4.3.2 Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant

(a) L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de contrôle de maintenance acceptable pour l'Etat d'immatriculation et conforme au paragraphe (b) ci-dessous. La conception du manuel respectera les principes des facteurs humains.

(b) Le manuel de contrôle de maintenance prévu au paragraphe (a), qui peut être publié en parties distinctes, doit contenir au moins les renseignements suivants :

(1) une description des procédures exigées au paragraphe 6.4.3.1 (a) comprenant, s'il y a lieu :

(i) une description des arrangements administratifs entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé ;

(ii) une description des procédures de maintenance et des procédures relatives à l'établissement et à la signature des fiches de maintenance lorsque les travaux sont effectués dans le cadre d'un système autre que celui d'un organisme de maintenance agréé ;

(2) les noms et fonctions de la ou des personnes dont il est question en 6.4.3.1 (d) ;

(3) un renvoi au programme de maintenance dont il est question en 6.4.3.3 (a) ;

(4) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les états de maintenance de l'exploitant exigés par 6.4.3.6.

(5) une description des procédures à utiliser pour suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation et communiquer des données à ce sujet conformément à 6.4.3.4 (a) ;

(6) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications du RAS 04., relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel ;

(7) une description des procédures à suivre pour respecter 6.4.3.4 (b), concernant l'évaluation des renseignements relatifs au maintien de la

navigabilité et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires ;

(8) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;

(9) une description de l'établissement et de la tenue d'un système d'analyse et de suivi permanent du fonctionnement et de l'efficacité du programme de maintenance qui permette de corriger toute lacune que ce programme pourrait présenter ;

(10) une description des types et des modèles d'avion auxquels le manuel s'applique ;

(11) une description des procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes affectant la navigabilité soient enregistrées et rectifiées ;

(12) une description des procédures à suivre pour notifier à l'Etat d'immatriculation les cas de difficultés survenus en service.

(c) L'exploitant doit veiller à ce que le manuel de contrôle de maintenance soit modifié selon les besoins de manière à être constamment mis à jour.

(d) Des exemplaires de toutes les modifications apportées au manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant doivent être communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué.

(e) L'exploitant fournira à l'Autorité et à l'Etat d'immatriculation un exemplaire du manuel de contrôle de maintenance et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, et il doit incorporer dans ce manuel les dispositions obligatoires émises par

l'Autorité ou de l'Etat d'immatriculation.

Note: Voir la Procédure d'Application 6.4.3.2 pour un schéma des sujets spécifiques devant être inclus selon le cas dans le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant aérien.

6.4.3.3 Programme de maintenance

6.4.3.3.1 L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un programme de maintenance approuvé par l'Etat d'immatriculation, qui contient au moins les renseignements exigés au paragraphe 6.4.3.3.2 ci-dessous. La conception du programme de maintenance de l'exploitant doit respecter les principes des facteurs humains.

6.4.3.3.2 Le programme de maintenance pour chaque aéronef exigé par le paragraphe 6.4.3.3.1 ci-dessus doit contenir au moins les renseignements suivants :

(a) les tâches de maintenance et les intervalles auxquels elles doivent être effectuées, compte tenu de l'utilisation prévue de l'avion ;

(b) le cas échéant, un programme de maintien de l'intégrité structurale ;

(c) les procédures permettant de modifier les dispositions des paragraphes (1) et (2) ci-dessus, ou de s'en écarter ;

(d) le cas échéant, une description du programme de surveillance de l'état et de fiabilité des systèmes et éléments de bord ainsi que des groupes motopropulseurs.

6.4.3.3.3 les tâches et les intervalles de maintenance rendus obligatoires comme indiqués dans l'approbation de la conception de type doivent être identifiés comme tels.

6.4.3.3.4 le programme de maintenance doit être fondé sur les renseignements fournis par l'Etat de conception ou par l'organisme responsable de la conception de type, ainsi que sur toute expérience complémentaire applicable. L'exploitant doit communiquer sans délai des exemplaires de toutes les modifications apportées au programme de maintenance à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le programme de maintenance a été distribué.

6.4.3.4 États de maintenance

6.4.3.4.1. L'exploitant veillera à ce que les états ci-après soient conservés pendant les périodes mentionnées au § 6.4.3.4.2 :

a) temps total de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) de l'avion et de tous les ensembles à vie limitée ;

b) situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;

c) renseignements détaillés appropriés sur les modifications et réparations ;

d) temps de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'avion ou de ses ensembles à potentiel entre révisions imposé ;

e) situation actuelle de conformité de l'avion avec le programme de maintenance approuvé ;

f) états de maintenance détaillés, pour montrer que toutes les conditions relatives à la signature de fiches de maintenance ont été remplies.

6.4.3.4.2. Les états dont il est question au § 6.4.3.4.1, alinéas a) à e), seront conservés pendant au moins 90 jours après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent, et les états indiqués au § 6.4.3.4.1, alinéa f), seront conservés pendant au moins un an après la date de signature de la fiche de maintenance.

6.4.3.4.3. En cas de changement temporaire ou permanent d'exploitant, les états seront mis à la disposition du nouvel exploitant.

6.4.3.5 Renseignements sur le maintien de la navigabilité

(a) L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg doit suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité et fournir les renseignements prescrits par l'État d'immatriculation, comme spécifié dans le RAS 04.

(b) L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg doit obtenir et évaluer les renseignements et les recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'organisme responsable de la conception de type, et mettre ensuite en oeuvre les mesures jugées nécessaires, selon une procédure acceptable pour l'État d'immatriculation.

6.4.3.6 Compte rendu matériel de l'exploitant (CRM)

(a) L'exploitant doit utiliser un compte rendu matériel (C.R.M.) contenant les informations suivantes pour chaque avion :

(1) les données relatives à chaque vol afin de garantir la continuité de la sécurité des vols ;

(2) le certificat d'approbation pour remise en service de l'avion en cours de validité ;

(3) l'indication de l'état de maintenance de l'avion quant aux travaux programmés et aux travaux différés qui sont dus, à moins que l'Autorité ne donne son accord pour que l'attestation de maintenance soit conservée ailleurs ;

(4) la liste de tous les défauts marquants reportés qui affectent l'exploitation de l'avion ;

(5) et toutes recommandations nécessaires concernant les accords d'assistance à la maintenance.

(b) Le C.R.M. et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par l'Autorité.

Note : Procédures d'application – Voir PA 6.4.3.6 pour les informations supplémentaires pouvant être mentionnées dans un CRM par l'exploitant.

6.4.3.7 Enregistrement des travaux de maintenance

(a) L'exploitant doit s'assurer que le C.R.M. de l'avion est conservé pendant 24 mois après la date de la dernière inscription.

(b) L'exploitant doit s'assurer de l'établissement d'un système pour conserver, sous une forme acceptable par l'Autorité, les enregistrements suivants, pour les périodes spécifiées :

(1) tous les rapports d'entretien détaillés relatifs à l'avion ou à tout élément de l'avion qui y est installé - 24 mois après que l'avion ou l'élément de l'avion ait été approuvé pour remise en service ;

(2) le temps total et les cycles de vol écoulés, selon le cas, de l'avion et de tous les éléments de l'avion à vie limitée - 12 mois après que l'avion a été définitivement retiré du service ;

(3) le temps de vol et les cycles écoulés, selon le cas, depuis la dernière révision générale de l'avion ou de tout élément d'avion sujet à révision générale - jusqu'à ce que la dernière révision générale de l'avion ou élément d'avion ait été remplacée par un travail de même nature en portée et en détails ;

(4) l'état d'inspection en cours de l'avion tel que la conformité avec le manuel d'entretien approuvé de l'exploitant puisse être établie - jusqu'à ce que l'inspection de l'avion ou de l'élément de l'avion ait été remplacée par un travail de même nature en portée et en détails ;

(5) l'état en cours des consignes de navigabilité applicables à l'avion et aux composants de l'avion - 12 mois après que l'avion a été définitivement retiré du service ;

(6) et des détails des modifications et réparations effectuées sur l'avion, les moteurs, les hélices et tout élément vital pour la sécurité en vol - 12 mois après que l'avion a été définitivement retiré du service.

(c) L'exploitant doit s'assurer que lorsque l'avion est transféré définitivement d'un exploitant à un autre les enregistrements spécifiés aux paragraphes (a) et (b) sont également transférés et que les périodes stipulées continuent à s'appliquer. ?

6.4.3.8 Modifications et réparations

(a) L'exploitant doit veiller à ce que toutes les modifications et réparations soient conformes aux règlements de navigabilité applicables. L'exploitant doit établir des procédures pour assurer la conservation des renseignements attestant le respect des règlements de navigabilité.

6.4.3.9 Organisme de maintenance agréé (OMA) : se référer au RAS 05, Organismes de Maintenance.

6.4.3.10 Limitations des temps de repos et de travail de personnes assurant les tâches de maintenance sur aéronef d'un exploitant : se référer au RAS 05, Organismes de Maintenance.

6.4.3.11 Fiche de maintenance : se référer au RAS 05, Organismes de Maintenance.

6.4.3.12 Cas ou l'exploitant assure sa propre maintenance

Dans le cas où l'exploitant assure sa propre maintenance, son système de maintenance sera agréé conformément au RAS 05.

6.4.4. SURETE

6.4.4.1 Exigences en matière de sûreté

(a) Sans préjudice de la réglementation relative à la sûreté des aéroports et des programmes de sûreté applicables sur les escales étrangères, l'exploitant doit s'assurer que tous les personnels d'exploitation concernés connaissent et satisfont aux exigences pertinentes du programme national de sûreté.

Note.- Les spécifications relatives à la teneur du manuel de sûreté de l'exploitant figurent dans la procédure d'application 6.4.4.1.

6.4.4.2 Liste type des opérations de fouille de l'avion

L'exploitant veillera à ce qu'il y ait à bord une liste type des opérations à effectuer pour la recherche d'une bombe en cas de menace de sabotage et pour l'inspection de l'avion à la recherche d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux qui pourraient y être dissimulés, lorsqu'il y a des raisons fondées de croire que l'avion fait l'objet d'un acte d'intervention illicite.

Cette liste sera fondée sur des éléments indicatifs concernant la bonne marche à suivre en cas de découverte d'une bombe ou d'un objet suspect et sur les renseignements concernant l'emplacement de moindre risque pour une bombe dans l'avion en question.

6.4.4.3 Programmes de formation

a) L'exploitant instituera et appliquera un programme approuvé de formation à la sûreté, qui garantira que les membres d'équipage réagissent de la manière la mieux appropriée pour réduire le plus possible les conséquences d'actes d'intervention illicite. Ce programme comprendra, au minimum, les éléments suivants :

1) détermination de la gravité de tout événement ;

2) communication et coordination entre les membres d'équipage ;

3) réactions appropriées de légitime défense ;

4) utilisation des équipements de protection non létaux fournis aux membres d'équipage et dont l'emploi est autorisé par l'État de l'exploitant ;

5) compréhension du comportement des terroristes, pour aider les membres d'équipage à faire face à la façon d'agir des pirates et aux réactions des passagers ;

6) exercices situationnels réels portant sur diverses conditions de menace ;

7) procédures à appliquer dans le poste de pilotage pour protéger l'avion ;

8) opérations de fouille de l'avion et éléments sur les emplacements de moindre risque pour une bombe.

b) L'exploitant doit instituer et appliquer aussi un programme de formation afin d'enseigner aux employés de l'exploitant des mesures et des techniques de dépistage applicables aux passagers, aux bagages, au fret, à la poste, aux équipements et aux provisions de bord destinés à un transport par avion pour qu'ils puissent contribuer à la prévention des actes de sabotage et autres formes d'intervention illicite.

c) Le programme de formation doit être compatible avec le programme national de sûreté.

6.4.4.4 Rapport sur les actes d'intervention illicite

Après un acte d'intervention illicite, le pilote commandant de bord présentera sans délai un rapport sur cet acte à l'autorité locale désignée.

6.4.4.5 Vols commerciaux intérieurs

Les dispositions en matière de sûreté s'appliquent aux vols domestiques et aux vols internationaux.

6.4.4.6 Sûreté du poste de pilotage

6.4.4.6.1. Dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte, cette porte sera verrouillable, et un moyen sera prévu pour permettre à l'équipage de cabine d'informer discrètement l'équipage de conduite en cas d'activité suspecte ou d'atteinte à la sûreté dans la cabine.

6.4.4.6.2. Le poste de pilotage de tous les avions de transport de passagers dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60 sera doté d'une porte approuvée conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force de personnes non autorisées. Cette porte pourra être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.

6.4.4.6.3. Dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte conforme aux dispositions du § 6.4.4.6.2 :

a) cette porte sera fermée et verrouillée à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'avion sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où l'une quelconque de ces portes est ouverte pour le débarquement, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées ;

b) un moyen sera prévu qui permet de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, pour identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements suspects ou les menaces potentielles.

6.4.4.6.4. Le poste de pilotage de tous les avions de transport de passagers sera doté, là où c'est possible, d'une porte approuvée conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force de personnes non autorisées. Cette porte devrait pouvoir être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.

6.4.4.6.5. Le poste de pilotage de tous les avions est doté d'une porte conforme aux dispositions du § 6.4.4.6.4 :

a) cette porte soit fermée et verrouillée à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'avion sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où l'une quelconque de ces portes est ouverte pour le débarquement, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées ;

b) un moyen soit prévu qui permet de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, pour identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements, suspects ou les menaces potentielles.

6.4.4.7 Liste type des operations de fouille de l'avion

6.4.4.7.1. L'exploitant veillera à ce qu'il y ait à bord une liste type des opérations à effectuer pour la recherche d'une bombe en cas de menace de sabotage et pour l'inspection de l'avion à la recherche d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux qui pourraient y être dissimulés, lorsqu'il y a des raisons fondées de croire que l'avion fait l'objet d'un acte d'intervention illicite.

Cette liste sera fondée sur des éléments indicatifs concernant la bonne marche à suivre en cas de découverte d'une bombe ou d'un objet suspect et sur les renseignements concernant l'emplacement de moindre risque pour une bombe dans l'avion en question.

6.4.4.7.2. Des moyens spécialisés d'atténuer et de diriger le souffle doivent être prévus à l'emplacement de moindre risque pour une bombe.

lorsqu'un exploitant accepte le transport d'armes qui ont été retirées à des passagers, il doit prévoir à bord de l'avion le moyen de placer ces armes en un endroit inaccessible à quiconque pendant la durée du vol.

6.4.5. SECURITE DU TRANSPORT AÉRIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Les exploitants se conformeront aux dispositions du RAS 19 : Sécurité du Transport Aérien des Marchandises Dangereuses.

6.4.6. ASSISTANCES AU SOL

Tout exploitant doit mettre en place les dispostions nécessaires pour l'assistance de ses aéronefs.

En ce sens, il devra développer un manuel des opérations sol qui fait parti du manuel d'exploitation.

Les services d'assistance au sol peuvent être sous-traités en conformité avec les dispositions règlementaires relatives à l'assistance en escale, contenues dans le RAS 12.

Les services en escale qui sont sous-traités à un opérateur agréé, seront sous la responsabilité de l'exploitant.

La résolution des écarts identifiés lors des inspections menées se fera conjointement entre l'opérateur de service d'assistance en escale et l'exploitant.